

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

1048^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

MARTEDÌ 6 MARZO 2001

(Notturna)

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. VII-XV

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-36

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 37-83

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) 85-87

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

CONGEDI E MISSIONI Pag. 1

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 2

Discussione dei disegni di legge:

(4976) *Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada* (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione di due disegni di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Michielon ed altri; Mammola ed altri; Scalia ed altri; Scalia; Balocchi ed altri; Galdelli ed altri; Galletti; Galletti; Berselli; Berselli; Savarese; Martinat e Simeone; Martinat ed altri; Storace; Trantino; Pasetto Nicola; Urso; Olivo e Bova; Becchetti; Cento ed altri; Di Nardo e Cimadoro; Casini; Mammola ed altri; Scalia e Galletti; Bergamo; Dozzo; Saonara ed altri; Ruzzante; Bono; Negri ed altri; Galletti; Rotundo ed altri; Galeazzi; Becchetti ed altri; Ballaman ed altri; Pecoraro Scanio; Storace; Benedetti Valentini; Galletti; Lorenzetti ed altri; Galeazzi ed altri; Tosolini; Biricotti ed altri; Soda e Buffo; Nan e Gagliardi; Armaroli e Mazzocchi; Cento; Misuraca ed altri; Olivo; Rossetto ed altri; Galletti; Aracu ed altri; Misuraca ed altri; Fronzuti e Miraglia Del Giudice; Acierno ed altri; Terzi ed altri; Moroni) (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento)

(480) **CASTELLI**. – *Disciplina delle nuove targhe automobilistiche*

(528) **DE CORATO**. – *Modifica dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive integrazioni, recante «Nuovo codice della strada»*

(571) **UCCHIELLI**. – *Norme per la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada) ed attività di educazione stradale*

(726) **DEMASI e COZZOLINO**. – *Istituzione dell'apprendistato anticipato alla guida*

(732) **DEMASI ed altri**. – *Norme in materia di circolazione stradale di ciclomotori e motocicli*

(802) **DEMASI ed altri**. – *Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuoristrada*

(1177) **ZANOLETTI ed altri**. – *Modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente il codice della strada*

(1189) **PERUZZOTTI**. – *Nuove norme in materia di targhe automobilistiche*

(1258) **DIANA Lino**. – *Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada*

(1304) **DANIELI**. – *Abrogazione dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575, in materia di accertamento dei requisiti psicofisici per l'abilitazione alla guida di veicoli*

(1416) **CENTARO ed altri**. – *Modifica del potere di intervento ex lege ai fini della realizzazione ed esecuzione del Piano urbano del traffico veicolare ai sensi dell'articolo 36, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Centro Cristiano Democratico: CCD; Unione Democratici per l'Europa-UDEUR: UDEUR; Forza Italia: FI; Lega Forza Nord Padania: LFNP; Partito Popolare Italiano: PPI; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS; Verdi-l'Ulivo: Verdi; Democrazia Europea: DE; Misto: Misto; Misto-Comunista: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista Progressisti: Misto-RCP; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Rinnovamento Italiano: Misto-RI; Misto-I democratici-l'Ulivo: Misto-DU; Misto-Lega delle Regioni: Misto-LR; Misto-Il Centro-Unione Popolare Democratica: Misto-Centro; Misto-Centro Riformatore: Misto-CR; Misto-Centro Riformatore-Federazione dei liberali italiani: Misto-CR-FLI; Misto-Partito Sardo d'Azione: Misto-PSd'Az; Misto-Lista Pannella: Misto-LP; Misto-MS-Fiamma Tricolore: Misto-MS-Fiamma; Misto-Lista Vallée d'Aoste: Misto-LVA; Misto-Südtiroler Volkspartei (SVP): Misto-SVP; Misto-Italia dei valori-Lista Di Pietro: Misto-IdV-DP; Misto-CDU: Misto-CDU.

(1944) VEGAS ed altri. – Modifiche al codice della strada in materia di macchine agricole

(2338) SILIQUINI ed altri. – Modifica all'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente l'uso proprio di autovetture per uso di terzi

(2429) MARINO ed altri. – Modifica del codice della strada

(2564) FIORILLO. – Modifiche ed integrazioni al codice della strada in materia di autoservizi pubblici non di linea mediante taxi

(2848) MANCONI. – Modifica all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) in materia di pubblicità sulle strade e sulle autostrade

(3018) CARUSO Antonino ed altri. – Modifica all'articolo 345 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada

(3452) PREIONI. – Modifica all'articolo 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relativo al nuovo codice della strada

(3695) MANCONI e DE LUCA Athos. – Norme per la prevenzione e la sicurezza stradale

(3791) LAURO ed altri. – Adeguamenti ai principi comunitari della normativa attinente l'immatricolazione e l'utilizzazione degli autobus destinati all'esercizio dell'attività professionale di trasporto dei viaggiatori su strada

(3829) PIERONI ed altri. – Norme per la prevenzione degli incidenti stradali

(3941) FERRANTE ed altri. – Disposizioni in materia di sicurezza stradale

(3980) MANCONI e DE LUCA Athos. – Norme in materia di patente di guida per i veicoli a motore

(4055) PIANETTA. – Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli utilizzati nell'attività di spettacolo viaggiante

(4062) DE LUCA Athos. – Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in materia di revisione dei veicoli a motore

(4174) DEBENEDETTI. – Aumento a 140 Km/h del limite di velocità sulle autostrade e conseguente modifica dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

(4749) LAURO. – Modifica all'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente sanzioni per la guida con patente la cui validità sia scaduta

(4955) DANZI. – Modifiche all'articolo 126, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada

(Relazione orale):

PRESIDENTE	Pag. 4, 5, 9 e passim
VEDOVATO (DS), relatore	4, 5, 19 e passim
GERMANÀ (FI)	7, 10, 22 e passim
BOSI (CCD)	10
* SARTO (Verdi)	12, 13
VERALDI (PPI)	13
BORNACIN (AN)	15, 17
CASTELLI (LFNP)	17
LASAGNA (FI)	18
BONATESTA (AN)	18, 20
WILDE (LFNP)	19, 22
LAURO (FI)	19, 20, 21
CORTELLONI (UDEUR)	21
PINGGERA (Misto-SVP)	21
ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione	20, 21, 23 e passim
CAZZARO (DS)	22
CARPINELLI (DS)	24

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

(1456-B) MANZI ed altri. – Estensione ai patrioti di tutti i benefici combattentistici (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PIREDDA (CCD)	26
ROBOL (PPI)	26
PELLICINI (AN)	27, 31
MANCA (FI)	29, 30
MANZI (Misto-Com)	30, 31
PETRUCCI (DS), relatore	31
RIVERA, sottosegretario di Stato per la difesa	32

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 7 MARZO 2001

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 4976:

Articolo 1	37
Articolo 2, emendamenti e ordini del giorno da 1 a 27 e 800, 500, 510, 520, 530 e 540	37
Articolo 3	78
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 3	79

Articolo 4, emendamenti e ordine del giorno n. 950	Pag. 79	GOVERNO	
Articolo 5, 6 e 7	81	Richieste di parere su documenti	Pag. 86
DISEGNO DI LEGGE N. 1456-B:		Atti preparatori della legislazione comunitaria	86
Articoli 1 e 2	82	CORTE DEI CONTI	
<i>ALLEGATO B</i>		Trasmissione di documentazione	87
DISEGNI DI LEGGE		<hr/>	
Annunzio di presentazione	85	N. B. - <i>L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.</i>	

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

La seduta inizia alle ore 21,02.

Il Senato approva il processo verbale della seduta notturna del 28 febbraio.

Comunicazioni all'Assemblea

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

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 21,05 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione dei disegni di legge:

(4976) Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione di due disegni di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Michielon ed altri; Mammola ed altri; Scalia ed altri; Scalia; Balocchi ed altri; Galdelli ed altri; Galletti; Galletti; Galletti; Berselli; Berselli; Savarese; Martinat e Simeone; Martinat ed altri; Storace; Trantino; Pasetto Nicola; Urso; Olivo e Bova; Becchetti; Cento ed altri; Di Nardo e Cimadoro; Casini; Mammola ed altri; Scalia e Galletti; Bergamo; Dozzo; Saonara ed altri; Ruzzante; Bono; Negri ed altri; Galletti; Rotundo ed altri; Galeazzi; Becchetti ed altri; Ballaman ed altri; Pecoraro Scanio; Storace; Benedetti Valentini; Galletti; Lorenzetti ed altri; Galeazzi ed altri; Tosolini; Biricotti ed altri; Soda e Buffo; Nan e Gagliardi; Armaroli e Mazzocchi; Cento; Misuraca ed altri; Olivo; Rossetto ed altri; Galletti; Aracu ed altri; Misuraca ed altri; Fronzuti e

Miraglia Del Giudice; Acierno ed altri; Terzi ed altri; Moroni) (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento)

(480) CASTELLI. – *Disciplina delle nuove targhe automobilistiche*

(528) DE CORATO. – *Modifica dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive integrazioni, recante «Nuovo codice della strada»*

(571) UCCHIELLI. – *Norme per la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada) ed attività di educazione stradale*

(726) DEMASI e COZZOLINO. – *Istituzione dell'apprendistato anticipato alla guida*

(732) DEMASI ed altri. – *Norme in materia di circolazione stradale di ciclomotori e motocicli*

(802) DEMASI ed altri. – *Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuoristrada*

(1177) ZANOLETTI ed altri. – *Modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente il codice della strada*

(1189) PERUZZOTTI. – *Nuove norme in materia di targhe automobilistiche*

(1258) DIANA Lino. – *Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada*

(1304) DANIELI. – *Abrogazione dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575, in materia di accertamento dei requisiti psicofisici per l'abilitazione alla guida di veicoli*

(1416) CENTARO ed altri. – *Modifica del potere di intervento ex lege ai fini della realizzazione ed esecuzione del Piano urbano del traffico veicolare ai sensi dell'articolo 36, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*

(1944) VEGAS ed altri. – *Modifiche al codice della strada in materia di macchine agricole*

(2338) SILIQUINI ed altri. – *Modifica all'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente l'uso proprio di autovetture per uso di terzi*

(2429) MARINO ed altri. – *Modifica del codice della strada*

(2564) FIORILLO. – *Modifiche ed integrazioni al codice della strada in materia di autoservizi pubblici non di linea mediante taxi*

(2848) **MANCONI.** – *Modifica all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) in materia di pubblicità sulle strade e sulle autostrade*

(3018) **CARUSO Antonino ed altri.** – *Modifica all'articolo 345 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*

(3452) **PREIONI.** – *Modifica all'articolo 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relativo al nuovo codice della strada*

(3695) **MANCONI e DE LUCA Athos.** – *Norme per la prevenzione e la sicurezza stradale*

(3791) **LAURO ed altri.** – *Adeguamenti ai principi comunitari della normativa attinente l'immatricolazione e l'utilizzazione degli autobus destinati all'esercizio dell'attività professionale di trasporto dei viaggiatori su strada*

(3829) **PIERONI ed altri.** – *Norme per la prevenzione degli incidenti stradali*

(3941) **FERRANTE ed altri.** – *Disposizioni in materia di sicurezza stradale*

(3980) **MANCONI e DE LUCA Athos.** – *Norme in materia di patente di guida per i veicoli a motore*

(4055) **PIANETTA.** – *Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli utilizzati nell'attività di spettacolo viaggiante*

(4062) **DE LUCA Athos.** – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in materia di revisione dei veicoli a motore*

(4174) **DEBENEDETTI.** – *Aumento a 140 Km/h del limite di velocità sulle autostrade e conseguente modifica dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*

(4749) **LAURO.** – *Modifica all'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente sanzioni per la guida con patente la cui validità sia scaduta*

(4955) **DANZI.** – *Modifiche all'articolo 126, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada*
(Relazione orale)

PRESIDENTE. Autorizza il senatore Vedovato a svolgere la relazione orale.

VEDOVATO, *relatore.* Al testo trasmesso dalla Camera dei deputati, frutto del lungo lavoro svolto fin dall'inizio della legislatura per conferire

la delega al Governo in materia di revisione del codice della strada emanato nel 1992, si sono aggiunte iniziative legislative di senatori di tutti i Gruppi parlamentari. È condiviso infatti l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza alla circolazione stradale, in particolare per quanto riguarda il traffico urbano ed autostradale, nonché di adeguare la normativa italiana alle disposizioni comunitarie. Oltre a definire con puntualità i criteri della delega, il testo prevede una nuova disciplina della velocità, l'introduzione della patente di guida a punti e del patentino per la conduzione dei ciclomotori da parte dei minori, la previsione del reato di promozione, organizzazione o partecipazione a gare di velocità non autorizzate, la tutela di soggetti deboli e ancora norme atte a prevenire gli incidenti stradali sul lavoro. Bisogna infatti tener presente che la questione della sicurezza sulle strade ha acquisito negli ultimi 10 anni una dimensione molto preoccupante, coinvolgendo in episodi tragici una famiglia italiana su dieci. (*Applausi dai Gruppi DS, PPI e UDEUR. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GERMANÀ (FI). È singolare che a poche ore dal termine della legislatura si esamini il disegno di legge per la sicurezza stradale, dopo avere impiegato molto tempo utile nella disamina della cosiddetta *par condicio* o per la regolazione del conflitto di interessi. Nel merito del disegno di legge, si rilevano incongruenze e talune norme suscitano perplessità, come quella che prevede un'armonizzazione con la normativa europea in presenza di altra iniziativa legislativa tesa a istituire un'Autorità avente tale finalità. Comunque, considerata l'impossibilità di modificarlo, il suo Gruppo voterà a favore del disegno di legge nel testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento. (*Applausi dal Gruppo FI*).

BOSI (CCD). È evidente che il conferimento della delega al Governo per la revisione del codice della strada non potrà che riguardare l'Esecutivo che si insedierà con la prossima legislatura e che, auspicabilmente, sarà espressione di una diversa maggioranza; difficilmente, infatti, quello in carica sarà in grado di restituire un carattere unitario al nuovo codice della strada, pur emanato nel 1992, e garantire in tal modo una circolazione stradale all'altezza di un Paese moderno, in particolare per quanto riguarda quella nelle grandi città. Tuttavia, per non interrompere il processo avviato, il suo Gruppo voterà a favore del provvedimento. (*Applausi del senatore Vegas*).

SARTO (Verdi). La questione della sicurezza sulle strade ha assunto ormai una tale dimensione da avere indotto in sede comunitaria il Governo ad impegnarsi, anche per le pressioni delle associazioni dei parenti delle vittime, a diminuire del 40 per cento gli incidenti, soprattutto attraverso una maggiore diffusione dell'educazione stradale. Il suo Gruppo ha presentato diversi ordini del giorno, tra i quali assume particolare rilievo quello che, introducendo la categoria delle strade di interesse storico e

paesaggistico, impegna il Governo a curarne in modo particolare la manutenzione.

VERALDI (PPI). Preannuncia il voto favorevole al provvedimento che si propone di dare una risposta al problema dell'incidenza, sul piano della tutela della vita umana e su quello economico, nella sicurezza della circolazione stradale. Occorre infatti in primo luogo adeguare la normativa italiana a quella europea e rafforzare l'educazione stradale anche nelle scuole, nonché modificare l'attuale modello di mobilità, migliorando le condizioni di sicurezza sul piano della prevenzione. Il disegno di legge prevede che l'esercizio delle deleghe sia improntato al principio di sussidiarietà, attraverso il conferimento ai presidenti delle giunte regionali dei residui poteri prefettizi e l'attribuzione ai sindaci del compito di predisporre la pianificazione del traffico. (*Applausi dai Gruppi PPI, UDEUR e DS e del senatore Lauro. Congratulazioni*).

BORNACIN (AN). Come è già accaduto alla Camera dei deputati e nella 8^a Commissione del Senato, il suo Gruppo voterà a favore del disegno di legge, pur mantenendo talune riserve sul suo contenuto. Per quanto riguarda la previsione della patente a punti, non si può non mettere in relazione tale novità, che in Francia ha fatto registrare risultati positivi, con la necessità di garantire un maggiore controllo sulle strade da parte delle forze di polizia. L'aspetto tuttavia che occorre sottolineare è il ritardo con cui il Senato si accinge ad esaminare tale importante provvedimento, nell'ultimo scorcio della legislatura, a distanza di ben cinque anni dalla sua presentazione, circostanza che rende di fatto impossibile ogni intento migliorativo dello stesso testo. (*Applausi dal Gruppo AN*).

CASTELLI (LFNP). Nella delega conferita al Governo sono criticabili l'esagerato rilievo attribuito all'eccesso di velocità come causa degli incidenti stradali, quando è ampiamente provato che la maggior parte delle morti si verifica nei centri urbani a causa del traffico caotico, e la mancanza di norme volte a correggere il permissivismo che consente a chiunque possieda una patente straniera, anche di dubbia origine, di circolare sulle strade italiane. Per questi motivi e nella considerazione che ben difficilmente il Governo riuscirà ad onorare la delega nei tempi previsti, la Lega Nord si asterrà dalla votazione. (*Applausi dal Gruppo LFNP*).

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale. Dà lettura del parere della Commissione bilancio sul disegno di legge in titolo e sui relativi emendamenti. (*v. Resoconto stenografico*).

Poiché il relatore e il rappresentante del Governo non intendono replicare, passa all'esame degli articoli del disegno di legge n. 4976.

Il Senato approva l'articolo 1.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 2 e degli emendamenti e ordini del giorno ad esso riferiti, ricordando che la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti 2.9, 2.12 e 2.19. Avverte inoltre che l'emendamento 2.23 è stato trasformato nell'ordine del giorno n. 800. (*v. Allegato A*).

LASAGNA (*FI*). Sottoscrive l'emendamento 2.4 sull'obbligo di illuminazione degli attraversamenti pedonali.

BONATESTA (*AN*). Ritira l'emendamento 2.20, dando per illustrati il 2.19 ed il 2.30.

WILDE (*LFNP*). L'ordine del giorno n. 1 invita il Governo ad eliminare l'iniqua imposizione del cosiddetto «superbollo» sulle vetture alimentate con motore diesel immatricolate prima del 1992. (*Applausi dal Gruppo LFNP*).

LAURO (*FI*). Gli ordini del giorno nn. 22 e 23 impegnano il Governo a prevedere punizioni severe nei confronti di coloro che, dopo aver provocato un incidente stradale, omettano di prestare assistenza e soccorso.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti ed ordini del giorno si intendono illustrati.

VEDOVATO, *relatore*. In considerazione della necessità di approvare il provvedimento prima della fine della legislatura, invita i presentatori degli emendamenti a ritirarli. Esprime parere contrario sugli ordini del giorno nn. 22 e 27, proponendo una riformulazione del n. 23. Esprime parere favorevole ad un accoglimento come raccomandazione degli ordini del giorno nn. 1, 2, 5, 6, 12, 13, 15, 17, 19, 21 e 25. Esprime parere favorevole sui restanti ordini del giorno.

LAURO (*FI*). Ritira l'ordine del giorno n. 22 ed accoglie la modifica suggerita dal relatore all'ordine del giorno n. 23. (*v. Allegato A*).

BONATESTA (*AN*). Trasforma gli emendamenti 2.19 e 2.30 rispettivamente negli ordini del giorno nn. 510 e 520. (*v. Allegato A*).

CORTELLONI (*UDEUR*). Sottoscrive assieme agli altri senatori del Gruppo l'emendamento 2.13, trasformandolo nell'ordine del giorno n. 530. (*v. Allegato A*).

PINGGERA (*Misto-SVP*). Trasforma l'emendamento 2.4 nell'ordine del giorno n. 540. (*v. Allegato A*).

WILDE (*LFNP*). Ritira l'ordine del giorno n. 27.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concorda con il relatore sugli emendamenti. Accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno nn. 1, 2, 5, 6, 12, 13, 15, 17, 19, 21 e 25. Accoglie gli ordini del giorno nn. 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 14 (testo 2), 16, 18, 20, 23 (testo 2), 24, 26, 800, 500, 510, 520, 530 e 540.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno accolti dal Governo non vengono posti ai voti. Poiché tutti gli emendamenti all'articolo 2 non trasformati in ordini del giorno si intendono ritirati, passa alla votazione dell'articolo.

GERMANÀ (FI). Preannuncia l'astensione per protestare contro la scarsa attenzione prestata dalla maggioranza ai problemi di mobilità dei disabili.

Il Senato approva gli articoli 2 e 3.

CAZZARO (DS). Ritira l'emendamento 3.0.1, annunciando la trasformazione dell'emendamento 4.2 nell'ordine del giorno n. 950. (*v. Allegato A*).

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Accoglie l'ordine del giorno n. 950.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno n. 950 non viene posto ai voti. L'emendamento 4.1 decade per l'assenza del presentatore.

Il Senato approva gli articoli 4, 5, 6 e 7.

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

GERMANÀ (FI). Dichiaro il voto favorevole del suo Gruppo, sottolineando le gravi responsabilità della maggioranza per il ritardo con cui si procede alla revisione del codice della strada del 1992. (*Applausi dal Gruppo FI. Congratulazioni*).

CARPINELLI (DS). Le modifiche al codice della strada del 1992 si rendono necessarie per adeguare la normativa nazionale a quella europea ed alle mutate esigenze di sicurezza sulle strade. La delega al Governo, inserendosi nel Piano generale dei trasporti, trova il giusto equilibrio tra la tutela del diritto alla mobilità dei cittadini ed il rispetto di norme comportamentali fondate sul rispetto della vita umana. Sottolineando l'importanza dell'introduzione della patente a punti e del patentino per i ciclomotori, dichiaro il voto favorevole dei Democratici di sinistra. (*Applausi dai Gruppi DS e UDEUR*).

VEDOVATO, *relatore*. Esprime apprezzamento per l'atteggiamento assunto da tutti i Gruppi parlamentari nel dibattito in Commissione ed in Aula.

PRESIDENTE. Rinvia il voto finale sul provvedimento ad altra seduta.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

(1456-B) MANZI ed altri. – *Estensione ai patrioti di tutti i benefici combattentistici* (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. Ricorda che, ai sensi dell'articolo 104 del Regolamento, oggetto della discussione e delle deliberazioni saranno soltanto le modifiche apportate dalla Camera dei deputati, salvo la votazione finale.

Dichiara aperta la discussione generale.

PIREDDA (CCD). Preannunzia il voto favorevole del suo Gruppo al provvedimento, che reca un giusto riconoscimento a coloro che rischiarono la vita per amore della Patria.

ROBOL (PPI). Il disegno di legge rappresenta un doveroso gesto nei confronti dei cittadini che nel 1943-1945 contribuirono fattivamente alla nascita dell'Italia democratica.

PELLICINI (AN). Alleanza Nazionale, che ha ufficialmente riconosciuto l'apporto dell'antifascismo alla nascita dell'Italia democratica, condivide la necessità di dare un giusto riconoscimento a coloro che hanno contribuito alla lotta di liberazione. Tuttavia, non constatando analoga volontà di procedere finalmente ad una effettiva pacificazione nazionale riconoscendo i sacrifici compiuti dai combattenti di entrambe le parti nella guerra civile, si asterrà dalla votazione. (*Applausi dai Gruppi AN e FI*).

MANCA (FI). Il disegno di legge va approvato senza ulteriori rinvii in quanto è necessario il riconoscimento del ruolo svolto dai patrioti. È però necessario guardare con diversa sensibilità a coloro che decisero di aderire alla Repubblica sociale, perché alla base di tale scelta vi era comunque il desiderio di difendere e servire la patria. Non è più possibile respingere gli inviti alla riconciliazione nazionale e al superamento di vecchie divisioni. (*Applausi dai Gruppi FI e AN. Congratulazioni*).

MANZI (Misto-Com). Ormai da alcune legislature vengono presentati disegni di legge analoghi a quello in discussione, ma non sono mai stati approvati in tempo utile. Quindi, un primo effettivo passo verso la pacificazione consiste nell'approvare questo provvedimento e offrire così un

giusto riconoscimento ai patrioti. Comunque, nel dibattito sull'8 settembre e sulla Resistenza aleggia una richiesta, che non è di pacificazione ma di parificazione tra fascisti e antifascisti, che va nettamente respinta. (*Applausi dai Gruppi Misto-Com e DS. Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

PETRUCCI, *relatore*. È necessario porre fine all'ingiustizia che si è determinata nel 1945 con la distinzione tra partigiano combattente e patriota e quindi approvare questo disegno di legge, che in altre legislature non è stato approvato a causa della chiusura anticipata delle Camere. Auspica che le modifiche introdotte dalla Commissione possano essere esaminate in tempi brevissimi dalla Camera dei deputati. (*Applausi dai Gruppi Misto-Com e DS.*)

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Si associa alle considerazioni del relatore.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione.

Il Senato approva gli articoli 1 e 2, nonché il disegno di legge n. 1456-B nel suo complesso.

PRESIDENTE. Comunica l'ordine del giorno delle sedute del 7 marzo 2001.

La seduta termina alle ore 22,41.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 21,02).

Si dia lettura del processo verbale.

CAMO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta notturna del 28 febbraio.

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Ayala, Barbieri, Barrile, Bo, Bobbio, Caddeo, Cioni, Corrao, De Martino Francesco, Di Pietro, Fumagalli Carulli, Lauria Michele, Lavagnini, Leone, Manconi, Papini, Passigli, Piloni, Rocchi, Sartori, Taviani e Volcic.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Iuliano e Napoli Roberto, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse; Lauricella, Provera e Turini, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Migone, per attività dell'Assemblea dell'Atlantico del Nord; Manzella e Novi, per partecipare alla riunione della Commissione affari costituzionali del Parlamento europeo; Manieri e Maritati, in Albania per incontrare le autorità politiche, istituzionali ed imprenditoriali.

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 21,05).

Discussione dei disegni di legge:

(4976) Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione di due disegni di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Michielon ed altri; Mammola ed altri; Scalia ed altri; Scalia; Balocchi ed altri; Galdelli ed altri; Galletti; Galletti; Galletti; Berselli; Berselli; Savarese; Martinat e Simeone; Martinat ed altri; Storace; Trantino; Pasetto Nicola; Urso; Olivo e Bova; Becchetti; Cento ed altri; Di Nardo e Cimadoro; Casini; Mammola ed altri; Scalia e Galletti; Bergamo; Dozzo; Saonara ed altri; Ruzzante; Bono; Negri ed altri; Galletti; Rotundo ed altri; Galeazzi; Becchetti ed altri; Ballaman ed altri; Pecoraro Scanio; Storace; Benedetti Valentini; Galletti; Lorenzetti ed altri; Galeazzi ed altri; Tosolini; Biricotti ed altri; Soda e Buffo; Nan e Gagliardi; Armaroli e Mazzocchi; Cento; Misuraca ed altri; Olivo; Rossetto ed altri; Galletti; Aracu ed altri; Misuraca ed altri; Fronzuti e Miraglia Del Giudice; Acierno ed altri; Terzi ed altri; Moroni) (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento)

(480) CASTELLI. – Disciplina delle nuove targhe automobilistiche

(528) DE CORATO. – Modifica dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive integrazioni, recante «Nuovo codice della strada»

(571) UCCHIELLI. – Norme per la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada) ed attività di educazione stradale

(726) DEMASI e COZZOLINO. – Istituzione dell'apprendistato anticipato alla guida

(732) DEMASI ed altri. – Norme in materia di circolazione stradale di ciclomotori e motocicli

(802) DEMASI ed altri. – Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuoristrada

- (1177) ZANOLETTI ed altri. – *Modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente il codice della strada*
- (1189) PERUZZOTTI. – *Nuove norme in materia di targhe automobilistiche*
- (1258) DIANA Lino. – *Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada*
- (1304) DANIELI. – *Abrogazione dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575, in materia di accertamento dei requisiti psicofisici per l'abilitazione alla guida di veicoli*
- (1416) CENTARO ed altri. – *Modifica del potere di intervento ex lege ai fini della realizzazione ed esecuzione del Piano urbano del traffico veicolare ai sensi dell'articolo 36, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*
- (1944) VEGAS ed altri. – *Modifiche al codice della strada in materia di macchine agricole*
- (2338) SILIQUINI ed altri. – *Modifica all'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente l'uso proprio di autovetture per uso di terzi*
- (2429) MARINO ed altri. – *Modifica del codice della strada*
- (2564) FIORILLO. – *Modifiche ed integrazioni al codice della strada in materia di autoservizi pubblici non di linea mediante taxi*
- (2848) MANCONI. – *Modifica all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) in materia di pubblicità sulle strade e sulle autostrade*
- (3018) CARUSO Antonino ed altri. – *Modifica all'articolo 345 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*
- (3452) PREIONI. – *Modifica all'articolo 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relativo al nuovo codice della strada*
- (3695) MANCONI e DE LUCA Athos. – *Norme per la prevenzione e la sicurezza stradale*
- (3791) LAURO ed altri. – *Adeguamenti ai principi comunitari della normativa attinente l'immatricolazione e l'utilizzazione degli autobus destinati all'esercizio dell'attività professionale di trasporto dei viaggiatori su strada*
- (3829) PIERONI ed altri. – *Norme per la prevenzione degli incidenti stradali*
- (3941) FERRANTE ed altri. – *Disposizioni in materia di sicurezza stradale*

(3980) MANCONI e DE LUCA Athos. – *Norme in materia di patente di guida per i veicoli a motore*

(4055) PIANETTA. – *Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli utilizzati nell'attività di spettacolo viaggiante*

(4062) DE LUCA Athos. – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in materia di revisione dei veicoli a motore*

(4174) DEBENEDETTI. – *Aumento a 140 Km/h del limite di velocità sulle autostrade e conseguente modifica dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*

(4749) LAURO. – *Modifica all'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente sanzioni per la guida con patente la cui validità sia scaduta*

(4955) DANZI. – *Modifiche all'articolo 126, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada (Relazione orale)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge nn. 4976, approvato dalla Camera dei deputati, 480, 528, 571, 726, 732, 802, 1177, 1189, 1258, 1304, 1416, 1944, 2338, 2429, 2564, 2848, 3018, 3452, 3695, 3791, 3829, 3941, 3980, 4055, 4062, 4174, 4749 e 4955.

Il relatore, senatore Vedovato, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, il testo al nostro esame è il frutto di un complesso e approfondito esame svolto dall'altro ramo del Parlamento durante l'arco dell'intera XIII legislatura.

Si tratta dunque di un provvedimento assai meditato, sul quale tutte le forze politiche hanno impegnato capacità e conoscenze, con l'obiettivo ampiamente condiviso di migliorare la legislazione in materia di circolazione stradale.

A pochi anni dall'emanazione del nuovo codice della strada è infatti maturata una più alta coscienza della rilevanza sociale del tema per rispondere ad una diffusa domanda di maggiore sicurezza della circolazione stradale, con particolare riferimento alle condizioni del traffico urbano e autostradale, e per adeguare la normativa italiana alle disposizioni comunitarie. Dopo un tentativo di intervento di modificazione puntuale di singole norme del codice in vigore, si è infine scelta la strada di un testo che prevede deleghe legislative al Governo con l'indicazione di principi e cri-

teri direttivi dettagliatamente definiti, prevedendo anche un meccanismo di doppio parere parlamentare sugli schemi dei decreti legislativi.

Un testo e una procedura che prefigurano, quindi, uno stretto rapporto, nell'elaborazione dei provvedimenti delegati, tra il Parlamento e il Governo.

L'articolo 2, che appunto definisce i criteri direttivi, è il cuore del provvedimento. Tali criteri tengono conto naturalmente del principio di sussidiarietà, in conformità alle previsioni della recente riforma amministrativa. Infatti, sono attribuiti ai presidenti delle giunte regionali i residui poteri prefettizi in materia ed è stata attribuita maggiore autonomia ai sindaci per l'elaborazione dei piani urbani del traffico e dei piani per la regolamentazione dei parcheggi. Particolare rilievo hanno gli strumenti di pianificazione del traffico per la tutela delle esigenze degli utenti deboli, per la riduzione dell'impatto ambientale e dell'inquinamento acustico. (*Brusio in Aula*).

PRESIDENTE. Signori, per cortesia, vi prego di porre un minimo di attenzione a quanto sta esponendo il relatore.

VEDOVATO, *relatore*. Particolare attenzione è stata posta anche all'esigenza di snellire procedure, semplificare adempimenti ed evitare duplicazioni di competenze.

Come ho già accennato, i criteri di delega sono assai numerosi e puntuali e solo un'integrale lettura del testo può darne piena conoscenza. Tra questi, tuttavia, ve ne sono alcuni che più direttamente possono interessare gli utenti, soprattutto per i riflessi sulle norme di comportamento e, in generale, sulla sicurezza. Richiamo, ad esempio, la nuova disciplina della velocità dei veicoli, che viene adeguata alle caratteristiche delle strade e alle condizioni atmosferiche, l'obbligo di dotare i veicoli di nuovi dispositivi di sicurezza, tra i quali il sistema di antibloccaggio in frenata, l'*air-bag* per il guidatore ed il passeggero ed altri.

Di particolare importanza la nuova disciplina sulla patente di guida, in cui si prevede, per gli aspiranti al conseguimento, l'obbligo di effettuare esercitazioni ed esami anche in autostrada, nonché l'introduzione della patente di guida a punti, basata su un sistema che prevede la sottrazione dal punteggio complessivo iniziale di alcuni punti per ogni violazione alle norme richiamate.

È prevista l'introduzione dell'obbligo della revisione della patente per i soggetti che abbiano subito trauma cranico o siano stati in coma, nonché l'aggiornamento delle norme per la revisione periodica dei veicoli. Vorrei sottolineare anche l'introduzione della possibilità di trasportare un passeggero sui ciclomotori e di un certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori per i soggetti minori. Questo certificato potrà essere acquisito, oltre che presso le autoscuole, anche frequentando corsi appositamente organizzati presso le istituzioni scolastiche. È questa una norma che tende naturalmente a migliorare le condizioni di sicurezza dei nostri ragazzi.

Sottolineo inoltre la previsione di un nuovo specifico reato per quanti partecipano ed organizzano gare di velocità su strade pubbliche, per rispondere con il necessario rigore ad un fenomeno nuovo e molto pericoloso. Nel testo trova anche risposta il sentimento di sconcerto che tutti noi abbiamo provato di fronte alle carenze normative in materia di sospensione, revisione e revoca della patente, che hanno consentito a persone responsabili di gravi incidenti, o sottoposte a misure di sicurezza e prevenzione per altri reati, di mantenere il possesso della patente.

Il testo tiene conto, naturalmente, del fatto che alcune norme innovative che riguardano la circolazione stradale sono già state introdotte con altri provvedimenti (ricordo tra tutte, quella dell'estensione dell'obbligo di indossare il casco, che ha dato buoni risultati); ma in generale questa riforma pone al centro gli obiettivi dell'educazione e della sicurezza stradale. Noi sappiamo, ad esempio, che esistono alcune categorie di utenti che, per condizioni personali o in relazione all'uso di determinati piccoli veicoli, sono considerati utenti deboli: i pedoni, i ciclisti, i conducenti di motocicli, i soggetti portatori di *handicap*.

Analogamente, occorre tener conto di quelli che i dati statistici sugli incidenti qualificano come utenti a rischio: i giovani, gli anziani, i soggetti con particolari patologie. I giovani tra i 18 ed i 29 anni costituiscono il 17 per cento della popolazione, ma contribuiscono al 28 per cento delle morti per incidenti stradali, facendo registrare un tasso di mortalità specifico quasi doppio rispetto alla popolazione di età intermedia; gli anziani oltre i 64 anni, che sono poco meno del 17 per cento della popolazione complessiva, contribuiscono al 25 per cento delle morti per incidenti stradali.

I criteri di delega vanno nella direzione della tutela di questi soggetti quando prevedono attraversamenti pedonali segnalati acusticamente e norme più severe per i motorini truccati, quando introducono il patentino per i ciclomotori e quando indicano l'esigenza di separare i flussi veicolari da quelli pedonali.

D'altra parte, non si è nemmeno dimenticato che gli incidenti sul lavoro sui veicoli sono assai rilevanti. Infatti, gli incidenti stradali che avvengono sul lavoro provocano 620 morti e quasi 20.000 feriti. Se confrontiamo questo dato con quello generale sugli infortuni sul lavoro, vediamo che gli incidenti stradali sul lavoro sono solo il 4 per cento del totale degli infortuni sul lavoro, ma superano il 50 per cento delle morti sul lavoro. Basta questo richiamo per mettere in piena luce la rilevanza delle norme che puntano a migliorare la preparazione e le condizioni di lavoro dei conducenti professionisti, ad esempio prevedendo la costruzione di apposite aree di sosta per i veicoli pesanti e indicando norme per rivedere la disciplina delle merci pericolose, anche con divieti o limitazioni per tunnel e gallerie.

In conclusione, voglio ancora una volta ricordare la dimensione nazionale del problema della sicurezza stradale. Negli ultimi dieci anni gli incidenti stradali hanno causato nel nostro Paese 72.000 morti e 2.400.000 feriti. Una famiglia su dieci ha avuto un morto o un ferito. Circa un terzo delle vittime è costituito da giovani con meno di trent'anni

di età. Sono dati noti e, tuttavia, nella loro cruda realtà debbono continuare a far riflettere.

Certo, sappiamo bene che non bastano nuove regole per affrontare questo problema. Occorre lavorare su molti fronti: sulle caratteristiche della rete infrastrutturale, sul miglioramento della capacità di prevenzione, controllo e repressione, sullo sviluppo e la diffusione delle tecnologie, su una diversa distribuzione modale dei trasporti. Occorre impegnare risorse importanti, attivare forme più stringenti di collaborazione e di responsabilizzazione tra tutti i soggetti coinvolti.

Su quest'ultimo aspetto varrebbe la pena di approfondire una riflessione. Non è questa l'occasione e certo il tempo non lo consente. Ma permetterete ancora un'osservazione. I dati ci segnalano che il 63 per cento dei decessi e l'80 per cento dei feriti sono causati da incidenti che si verificano sulla rete locale, mentre le città italiane hanno tassi di incidentalità più alti della media europea. Nelle stesse città le vittime sono in grande maggioranza utenti deboli e a rischio, come i pedoni, i ciclisti e i conducenti di ciclomotori. Di fronte a questi dati viene da chiedersi, ad esempio, se sia veramente utile e produttivo inseguire confuse velleità di controllo dell'ordine pubblico in sede locale, distogliendo uomini e mezzi delle polizie municipali da una funzione di assoluto rilievo sociale.

È quindi evidente che il tema richiede un grande impegno e il provvedimento che oggi siamo in grado di approvare in via definitiva, credo anche grazie all'atteggiamento di grande responsabilità che tutti i Gruppi hanno dimostrato in Commissione, è un contributo importante nella giusta direzione.

Il Senato avrebbe certo potuto contribuire ad approfondire questo o quell'aspetto della normativa, ma in questa fase della legislatura è prevalsa una valutazione complessiva e responsabile dell'esigenza di dare senza ulteriori indugi risposte alle attese dei cittadini e degli operatori del settore. Risposte a domande la cui drammaticità ci è stata ricordata dalle associazioni dei parenti delle vittime della strada con la loro azione, ma io credo anche e soprattutto con la loro stessa esistenza. (*Applausi dai Gruppi DS, UDEUR e PPI. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Germanà. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione la relazione del collega Vedovato, come avevo già fatto in Commissione.

Collega Vedovato, nel momento in cui un provvedimento così importante giunge nell'Aula del Senato, probabilmente a quarantott'ore dalla fine della legislatura, credo sia importante, perché rimanga agli atti, sottolineare che questo testo, presentato da vari Ministri, non fa altro che unificare altri 58 disegni di legge della Camera, firmati, tra l'altro, da circa 150 parlamentari. Il primo disegno di legge, firmato da Michielon ed altri reca il numero 99: da questo si desume che sin dall'inizio della legislatura alcuni parlamentari dell'opposizione avevano pensato bene di occuparsi

del codice della strada. È chiaro che l'insensibilità della maggioranza e del Governo, distratti probabilmente dalla cosiddetta *par condicio*, che io chiamo *dies condicio*, distratti dal conflitto d'interesse, poco tempo potevano dedicare ai problemi del codice della strada. Debbo dare atto che il Sottosegretario, qui presente in Aula, già da sette-nove mesi andava dicendo che c'era un provvedimento importante che doveva arrivare in Aula. Però, i suoi predecessori – perché ne avete cambiati parecchi in questa legislatura, sia come Presidenti del Consiglio che come Ministri e Sottosegretari – sono stati molto, ma molto distratti.

È chiaro che questo provvedimento verrà sbandierato sui giornali, ma spero che gli italiani possano capire che non è altro che una delega al Governo; una delega che il Governo avrebbe dovuto ricevere all'inizio della legislatura e che avrebbe già dovuto dare i primi risultati.

Vorrei anche ricordare che in questa legislatura qualche provvedimento che riguarda le strade di tutta la Nazione è stato approvato: mi riferisco alla regionalizzazione delle strade dell'ANAS: 30.000 chilometri andranno alle regioni, 15.000 rimarranno in carico all'ANAS. Ma mi chiedo: ha mai questo ente incassato i soldi degli accessi e della pubblicità, che potevano essere destinati a migliorare la sicurezza stradale? E mi chiedo: ha mai questo Governo invitato l'ente in questione ad occuparsi in modo serio della sicurezza delle strade? Questa è una risposta che chiaramente gradirei ricevere dal Sottosegretario.

I «ponti ammalorati» fanno parte, purtroppo, della sicurezza stradale. Quando sentii parlare la prima volta di «ponti ammalorati» mi chiesi cosa fossero: ebbene, si tratta di tutti quei ponti che purtroppo in Italia, considerata la loro vetustà e carenza di manutenzione, spesso crollano. Ho letto stamani sui giornali che in Portogallo un Ministro si è dimesso per il crollo di un ponte; vorrei ricordare che purtroppo in Italia il crollo di un ponte, a causa del quale ugualmente vi sono stati dei morti, non solo non ha visto le dimissioni del Ministro interessato, ma per poterlo ricostruire è dovuta intervenire una forte protesta dei parlamentari del Polo e alla fine anche il sindaco della località colpita si è dovuto incatenare. Guardi, signor Sottosegretario, che differenza tra un Ministro sensibile del Portogallo che si dimette per il crollo di un ponte e la faccia tosta dei nostri parlamentari che pretendono, in questo momento, di poter ben governare l'Italia! Questa è la differenza sostanziale tra noi, o perlomeno tra voi ed i portoghesi.

All'articolo 2, comma 1, lettera *a*), del disegno di legge si legge: «coordinare e armonizzare il nuovo codice della strada con le altre norme legislative e con le norme comunitarie»; di contro, contemporaneamente in Commissione viene presentato un disegno di legge, il n. 3397 (di cui oggi abbiamo avuto la possibilità di ascoltare la relazione), che riguarda l'istituzione dell'*authority* che si dovrebbe occupare delle stesse cose. Qui c'è chiaramente una contraddizione: o vale quel disegno di legge, oppure esso va abolito e vale questo articolo.

Nello stesso articolo 2, al comma 1, lettera *f*), punto 2), si parla di prevedere «la progressiva generale introduzione (...) di *guard rail* idonei

a garantire maggiore sicurezza». Vorrei far notare al Sottosegretario – cosa che ho già fatto in Commissione, nonché con parecchie interrogazioni – che la ricerca in Italia è affidata ai produttori e solo dal 1998 agli enti di gestione. I criteri di scelta, per tre volte negli ultimi otto anni, sono stati cambiati per errori di valutazione e hanno costretto i soggetti interessati ad intensificare i propri sforzi confrontandosi con regole diverse, mentre già si annuncia un nuovo, necessario cambiamento del codice della strada.

A proposito di *guard rail*, un fatto strano è che purtroppo quando si fanno queste benedette gare che dovrebbero servire a garantire una maggiore sicurezza stradale, nei bandi viene quasi imposto il tipo di *guard rail* che dev'essere costruito; addirittura, qualche bando di gara – come ho detto in una mia interrogazione – contiene la fotocopia del brevetto del progetto. In altre parole, in Italia o si costruisce in quel modo o vengono messi fuori gara coloro i quali partecipano pur avendo i *crash test* approvati.

Io mi auguro che queste cose in futuro non abbiano più a verificarsi, in primo luogo perché è giusto dare lavoro a tutti coloro che ne hanno diritto, non privilegiando alcuno, in secondo luogo perché ritengo che noi dovremmo uniformarci alle regole europee.

Sempre all'articolo 2, lettera f), punto 3), si parla di «prevedere la realizzazione di apposite aree di sosta destinate al traffico commerciale»; ma quante interrogazioni, signor Sottosegretario, ha ricevuto questo Governo per creare queste benedette aree di sosta? Una legge comunitaria impone che il trasportatore camionista si fermi ogni quattro ore; io mi chiedo: un Governo serio, che già da sei anni, purtroppo, amministra la nostra Nazione, non avrebbe dovuto in questi sei anni pensare se non di costruire almeno di progettare queste aree di sosta? Siamo in presenza di una legge comunitaria che impone al conducente del camion di fermarsi ogni quattro ore, mentre non ne ha la possibilità perché purtroppo non esistono stazioni di sosta come quelle previste da altre nazioni un po' più civili della nostra.

Il punto 5) della lettera f) dell'articolo 2 riguarda la manutenzione delle ripe e delle condotte dell'acqua. In tale punto si rileva una netta contraddizione con altra norma a pagina 19 del disegno di legge in esame.

Devo premettere, signor Presidente, che oggi non potremo fare altro che indicare gli errori di questo provvedimento, che non può essere migliorato. Nessuno di noi, in ogni caso, potrebbe votare contro un disegno di legge che può salvare anche una sola vita umana.

Al citato punto 5) si legge: «prevedere specifiche disposizioni per le aziende agricole che tengano conto delle necessità produttive in merito ad accessi, pubblicità, piantagioni, manutenzione delle ripe e delle condotte dell'acqua». Mi chiedo: se un povero contadino, un proprietario terriero ha avuto espropriato il proprio terreno...

PRESIDENTE. Senatore Germanà, la informo che ha esaurito il tempo a sua disposizione.

GERMANÀ. Presidente, le chiedo di concedermi ancora qualche minuto.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, le concedo qualche minuto per concludere il suo intervento.

GERMANÀ. Purtroppo, quando parliamo di argomenti importanti che riguardano il problema della sicurezza stradale e, quindi, la vita dei cittadini italiani, abbiamo i tempi contingentati.

Il punto 5) della lettera *h*) stabilisce: «assicurare la riduzione dei consumi energetici, dell'inquinamento atmosferico ed acustico e del congestionamento del traffico». Anche a tale riguardo, signor Sottosegretario, quanti disegni di legge sono stati presentati – e sono fermi – per cercare di far creare i cosiddetti svincoli a spese dei comuni, senza gravare sullo Stato, per cercare di decongestionare il traffico in molte zone? Tali provvedimenti non sono mai stati messi all'ordine del giorno e questa è una vostra responsabilità.

Si voleva veramente cercare di fare qualcosa per l'inquinamento? A tale proposito, mi rivolgo agli amici del Gruppo dei Verdi. Avremmo dovuto dire che le macchine che trasportano quattro persone dovrebbero quanto meno essere privilegiate e pagare la metà del pedaggio delle autostrade. Certo, se le autostrade sono privilegiate, chi le ha privilegiate non ha interesse a far pagare metà del pedaggio. È qui che lo Stato dovrebbe intervenire ed essere attento.

E ancora. Parlando del congestionamento del traffico, non voglio sollevare il problema del ponte sullo stretto di Messina; tuttavia, in quella zona spesso i TIR sono costretti a tenere accesi i motori, soprattutto quando trasportano alimenti deperibili, sotto le case degli abitanti di due grandi città.

La creazione nel centro delle grandi città dei parcheggi riservati ai mezzi elettrici è oggetto di un altro disegno di legge da noi presentato. Non avrebbe dovuto essere approvato già da cinque o sei anni?

Signor Sottosegretario, non voglio sottrarre ulteriore tempo all'Aula. Tuttavia, le ricordo che anche la questione della guida con la patente scaduta è oggetto di un altro disegno di legge. Credo che in questi anni siate stati distratti da altri provvedimenti.

Voteremo a favore del testo in esame. In ogni caso, ritengo che il Governo abbia forti responsabilità. (*Applausi dal Gruppo FI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bosi. Ne ha facoltà.

BOSI. Signor Presidente, svolgerò un brevissimo intervento, perché sul disegno di legge in esame probabilmente anche i Gruppi dell'opposizione esprimeranno un voto favorevole, in considerazione del fatto che il codice della strada deve essere riscritto e profondamente aggiornato alla luce delle necessità che via via lo sviluppo della situazione va creando.

Occorre una sua riscrittura anche perché, attraverso una serie di interventi legislativi operati anche nel corso di questa legislatura, abbiamo ripetutamente modificato il codice della strada francamente sempre in maniera emergenziale, ossia venendo incontro ad esigenze che di volta in volta si venivano manifestando. Ciò non solo ha fatto perdere al codice della strada quel carattere di insieme che deve avere, ma ha anche provocato una serie di incongruenze che devono essere superate attraverso una riscrittura di un testo unico che recepisca tutte quelle necessità che si sono gradatamente fatte strada e che debbono trovare una forma legislativa.

Io non ripercorrerò la strada del collega Germanà, che poc'anzi, invocando varie esigenze richiamate nella legge delega, ha chiamato in causa le inadempienze del Governo; non perché tali inadempienze non vi siano, ma perché riteniamo che questa legge delega si proietti oltre l'Esecutivo in carica. Lo stesso testo stabilisce che il Governo entro tre mesi proceda alla revisione del codice e prevede un meccanismo di consultazione con il nuovo Parlamento. Credo, quindi, che ci sarà tempo e modo per riscrivere organicamente il codice della strada. Dovremo, in quelle sedi, nel corso della prossima legislatura, insieme al nuovo Governo, aprire un dibattito, un confronto che renda davvero il codice della strada nuovo e adeguato a un Paese moderno, nel quale le problematiche della circolazione sono essenziali anche in quanto influiscono sul rapporto fra il cittadino e lo Stato, tra i diritti dei cittadini e le esigenze della collettività.

Vorrei ora accennare ad alcune lacune. Siamo all'epilogo della legislatura; alcuni emendamenti presentati prima in Commissione sono stati poi riproposti da alcuni colleghi anche in Aula. Si sarebbe potuto (anche il nostro Gruppo avrebbe potuto farlo, ma così non è stato proprio per le considerazioni che ho innanzi esposto) emendare questo testo perché la delega che viene concessa al Governo poteva essere più circostanziata, più completa e avrebbe potuto raccogliere, magari in forma problematica (perché – ripeto – non è questa la sede della riscrittura del codice), alcune grandi questioni oggetto di dibattito e di riflessione nel Paese fra coloro che si occupano dei problemi della circolazione, del traffico e della mobilità. Ad esempio, una più puntuale disamina delle questioni che afferiscono...

PRESIDENTE. Senatore Bosi, ha esaurito il tempo a sua disposizione.

BOSI. ...alla circolazione nelle grandi città. Ebbene, tali questioni non sono presenti.

Potrei aggiungere altro, ma non lo faccio, anche in virtù del richiamo appena rivoltomi dal Presidente circa il fatto che ho esaurito il mio tempo. Se dovessi valutare semplicemente quanto è scritto nel testo in esame, dovrei rilevare molte lacune ed esprimere di conseguenza un giudizio certo non positivo. Il nostro voto però sarà favorevole perché riteniamo che si stia avviando un processo indispensabile, da tanto tempo auspicato, di glo-

bale rivisitazione e di riscrittura del codice della strada e questo francamente ci trova consenzienti. (*Applausi del senatore Vegas*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sarto, il quale, nel corso del suo intervento illustrerà anche gli ordini del giorno nn. 3, 4, 7, 16, 17 e 24. Ne ha facoltà.

* SARTO. Signor Presidente, il provvedimento al nostro esame è stato per cinque anni, cioè per l'intera legislatura, alla Camera dei deputati. Questo fatto riduce il nostro dibattito e ritengo che ciò sia sbagliato.

Sta di fatto, però, che queste deleghe al Governo e queste modifiche prendono atto del gravissimo problema della sicurezza stradale e tendono a porvi rimedio.

Vorrei ricordare che il nostro Paese ha assunto l'impegno di ridurre del 40 per cento gli incidenti entro il 2010. È un impegno essenziale, difficile da conseguire ma è assolutamente necessario.

Credo che il Governo, rispetto alle deleghe attribuite dal provvedimento, debba operare in questa direzione. La sicurezza, in particolare nelle aree urbane, è fondamentale.

Vorrei incidentalmente richiamare un altro fronte essenziale, rispetto al quale altri provvedimenti sono stati proposti e adottati nel corso di questa legislatura, vale a dire quello di una mobilità più sostenibile e dell'inquinamento. Non dimentichiamo che l'inquinamento contribuisce a provocare una quantità impressionante di malattie e incide sulla mortalità.

In tale prospettiva, l'educazione alla sicurezza e le misure relative alla velocità e alle altre norme assumono un'enorme importanza.

A nome del Gruppo dei Verdi ho presentato alcuni ordini del giorno che impegnano il Governo ad elaborare alcuni perfezionamenti. Per esempio, l'ordine del giorno n. 3 richiama l'articolo 21 della legge n. 340 del 2000 che ha inaugurato la possibilità di costruire anche strade e superstrade a pedaggio. Tale disposizione dovrebbe essere oggetto di approfondimento rispetto all'articolo 2, lettera f), che accenna a questioni analoghe, nell'ambito dei decreti delegati del Governo.

L'ordine del giorno n. 4 fa riferimento alla legge quadro n. 366 del 1998, relativa alla valorizzazione della mobilità ciclistica; anche in questo caso è necessario un approfondimento avendo riguardo alla sicurezza del traffico e all'ampliamento dello spazio per ciclisti e pedoni.

È estremamente importante il primo capoverso del dispositivo dell'ordine del giorno n. 24, che si riferisce ad un argomento oggetto dell'emendamento 2.7 di cui preannuncio il ritiro qualora l'ordine del giorno sia accolto. Si propone di introdurre la categoria delle strade di interesse storico e paesaggistico.

Le strade di interesse storico-turistico costituiscono un grande patrimonio del nostro Paese; è importante che esse non siano ulteriormente distrutte e che siano tutelate da specifiche norme – e anche mediante accordi di programma sui singoli tracciati – concordate con il Ministero dei beni culturali, al fine di risolvere in modo compatibile i problemi di mobilità e

di sicurezza, e di assicurare opere di restauro e il recupero di questi preziosi tracciati integrati con la nostra storia e il nostro paesaggio.

PRESIDENTE. Senatore Sarto, ella ha esaurito il tempo a disposizione.

SARTO. Signor Presidente, concludo. I restanti ordini del giorno riguardano il rispetto dell'ambiente di montagna con riferimento all'uso di motoslitte, l'accensione diurna dei fari, già applicata ai ciclomotori e motocicli, che si propone di estendere, in determinate condizioni climatiche, alle automobili. Infine si propongono misure più severe per la violazione del divieto di manomissione dei motori dei ciclomotori e motocicli.

PRESIDENTE. Senatore, la prego di concludere.

SARTO. Concludo invitando e impegnando il Governo ad approfondire e a normare in particolare la questione delle strade di interesse storico e paesaggistico.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Veraldi. Ne ha facoltà.

VERALDI. Signor Presidente, il mio intervento sarà comprensivo della dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Il tempo rimane invariato, senatore Veraldi.

VERALDI. Signor Presidente, voglio innanzitutto esprimere la mia soddisfazione per il fatto che il provvedimento, che riguarda la sicurezza sulle strade e quindi la salvaguardia della vita umana, sia finalmente giunto all'esame di quest'Aula.

Governo e Parlamento hanno deciso di affrontare la riforma del codice della strada al fine di fornire risposta ai gravi problemi posti dai costi sociali, economici ed ambientali derivanti dal traffico veicolare nel nostro Paese.

Detta riforma non poteva essere rinviata innanzitutto a causa dei drammatici dati di incidentalità che ogni anno si registrano nel nostro Paese: oltre 7.000 morti, 270.000 feriti e 20.000 disabili, con un costo sociale di circa 40.000 miliardi. Una vera e propria tragedia umana inaccettabile, che desta grande allarme nella pubblica opinione. Una drammatica distruzione di vite e di risorse che, tuttavia, non deve essere interpretata come un tributo inevitabile alla libertà di spostarsi sul territorio e allo sviluppo economico e sociale.

Il disegno di legge in esame si propone di affrontare il tema rafforzando la normativa vigente sulla sicurezza – mi riferisco al decreto legislativo n. 285 del 1992, noto come nuovo codice della strada – ed adeguandola a quella europea ed è il risultato di un approfondito lavoro svolto dalla IX Commissione della Camera lungo tutto l'arco della legisla-

tura. L'urgenza di migliorare la riforma del 1992, tra l'altro, è dimostrata dal fatto che i deputati hanno presentato 56 articolate proposte di modifica e i senatori 25. Non va poi dimenticato che l'Italia in sede comunitaria si è impegnata a ridurre gli incidenti del 40 per cento entro il 2010.

In questa direzione il disegno di legge pone tre importanti obiettivi. In primo luogo, una migliore educazione alla strada per tutti. A tale scopo risponde il rafforzamento dell'obbligo, già contenuto nel precedente codice, dell'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole.

Secondo: una riforma del sistema sanzionatorio, che non sarà più fondato sull'arresto o sulle sanzioni pecuniarie, ma che dovrà prevedere l'obbligo di migliorare la propria preparazione in caso di infrazioni. Di fatto, le pene pecuniarie hanno rivelato la loro scarsa efficacia intimidatoria. Arriva così la «patente a punti», già sperimentata con successo in Francia.

Terzo: viene introdotta per la prima volta una patente, o meglio un certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori; novità importantissima, soprattutto per i giovani.

Passando ora ad una breve analisi del provvedimento, l'articolo 1, comma 1, conferisce al Governo una delega da esercitarsi entro nove mesi dall'entrata in vigore della legge per integrare e correggere il nuovo codice della strada. Al comma 2 il medesimo articolo 1 prevede un'ulteriore delega per integrare, coordinare ed armonizzare il codice con le altre norme legislative rilevanti in materia.

L'articolo 2 definisce i principi e i criteri direttivi per l'esercizio delle deleghe di cui all'articolo 1. Questi criteri sono improntati al principio di sussidiarietà verticale, in aderenza a quanto fissato con la recente riforma amministrativa: sono infatti attribuiti ai presidenti delle giunte regionali i residui poteri prefettizi in materia e sono rafforzate le funzioni dei sindaci per l'elaborazione dei piani urbani del traffico e dei piani urbani dei parcheggi.

È stata inoltre posta particolare attenzione agli strumenti di pianificazione del traffico per la tutela delle esigenze degli utenti deboli e per la riduzione dell'impatto ambientale e dell'inquinamento acustico.

In particolare, fra i criteri di delega mi sembra abbiano particolare rilievo l'obbligo di dotare i veicoli di nuovi dispositivi di sicurezza, tra i quali l'ABS, l'*airbag* per il guidatore e il passeggero anteriore ed un meccanismo che segnali il superamento della velocità massima.

Il provvedimento prevede inoltre la modifica della disciplina della patente di guida con la previsione dell'obbligo di effettuare esercitazioni ed esami anche in autostrada per coloro che aspirano al suo conseguimento.

È poi prevista – come dicevamo – l'introduzione della patente di guida a punti basata su un sistema che prevede la sottrazione dal punteggio complessivo iniziale (venti punti) di alcuni punti per ogni violazione delle norme richiamate dall'articolo 129, comma 1, del codice della strada. Il punteggio iniziale potrà essere ricostituito in assenza di violazioni per un periodo di tre anni, ovvero a seguito della frequenza di corsi di aggiornamento organizzati da soggetti pubblici e privati autorizzati.

Importante caposaldo del disegno di legge è la previsione di un certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori per i soggetti minori che potrà essere acquisito, oltre che presso le autoscuole, anche frequentando corsi appositamente organizzati presso le istituzioni scolastiche.

Ci sono comunque novità che toccano anche i maggiorenni. Sono previste misure contro quanti manomettono i motorini per potenziarne le prestazioni o partecipino ed organizzino gare di velocità sulle strade pubbliche. Per tale reato è previsto l'arresto da uno a otto mesi.

Purtroppo la questione velocità, causa primaria dei sinistri, pur essendo stata al centro del dibattito parlamentare, non ha portato al risultato dell'innalzamento del limite massimo di velocità in autostrada. È stato invece accolto l'abbassamento dei venti chilometri orari in caso di precipitazioni atmosferiche.

Concludendo, il mio giudizio sul merito delle disposizioni è certamente positivo. Il disegno di legge in esame è frutto di una approfondita elaborazione e introduce una serie di innovazioni indispensabili. Di conseguenza, ne auspico – e annuncio fin d'ora il voto favorevole – una rapida approvazione, nella consapevolezza che la sicurezza stradale non può essere vanto o tema di propaganda elettorale di questa o quella parte politica. (*Applausi dai Gruppi PPI, UDEUR, DS e del senatore Lauro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bornacin. Ne ha facoltà.

BORNACIN. Signor Presidente, colleghi, il Gruppo Alleanza Nazionale ha votato a favore alla Camera dei deputati e nella Commissione competente qui in Senato, con la motivazione sostanziale che la sicurezza stradale non può essere né di centro, né di destra, né di sinistra, per cui certe posizioni devono essere assunte ragionando con il buon senso.

Però, mi sia consentito lamentare che, guardando questo disegno di legge, si ha l'impressione che in Italia non vi sia il bicameralismo, bensì il monocameralismo: ancora una volta il Senato della Repubblica è costretto a legiferare frettolosamente in una materia così importante, oggetto di delega; fretta che abbiamo noi, ma che la Camera dei deputati non ha avuto, se è vero, come è vero, che i presentatori del disegno di legge governativo (oltre quelli di iniziativa parlamentare) sono il collega assenteista senatore Di Pietro, all'epoca ministro dei lavori pubblici, e un altro ministro dei trasporti che oggi non riveste più tale carica, l'onorevole Claudio Burlando. Insomma, questo disegno di legge è stato alla Camera per ben cinque anni ed è stato trasmesso al Senato della Repubblica il 31 gennaio 2001. Come possa un ramo del Parlamento, il Senato, lavorare tranquillamente su un provvedimento del genere con tempi così ristretti, credo che qualcuno se lo debba domandare.

Noi non vogliamo accettare il provvedimento a scatola chiusa, perché questo significa non avere la possibilità di emendare il testo in alcun modo, visto che non vi può essere una ulteriore lettura alla Camera perché

non ci sono i tempi. Lo diceva prima un collega: fra quarantott'ore, probabilmente, termineranno i lavori di questa legislatura e le Camere verranno sciolte.

Noi teniamo questo comportamento per senso di responsabilità: un senso di responsabilità che ci viene dalla nostra tradizione politica, dalla volontà di risolvere i problemi degli italiani, dalle tante e tante sollecitazioni che ci sono giunte in questi giorni dalle associazioni – soprattutto da quella dei familiari delle vittime della strada – che ci hanno detto: «Per favore, dateci una mano, fate in modo che venga approvato: meglio questo che niente».

È pur vero che si tratta di una delega al Governo. Come ricordava prima un collega (so che qualcuno toccherà ferro, ma consentitemi di farci gli auguri, voi fate pure gli scongiuri), quello che eserciterà questa delega sarà un Governo con una maggioranza politica diversa dall'attuale. Ognuno può sperare; voi potete sperare esattamente il contrario, ma mi sia consentito esprimere questo auspicio.

È vero anche che il disegno di legge prevede una doppia lettura da parte delle Commissioni parlamentari: la prima quando viene esercitata la delega, la seconda dopo che sono stati presentati tutti gli emendamenti. Tuttavia, il codice della strada è un testo estremamente importante.

In Commissione trasporti, in questi cinque anni, abbiamo avuto all'esame tutta una serie di provvedimenti, i più frammentari possibile, riguardanti soprattutto l'autotrasporto pesante. Credo che i colleghi lo sappiano: abbiamo presentato una serie di proposte di modifica al codice della strada, riferite in particolare all'autotrasporto su gomma. Noi del Gruppo di Alleanza Nazionale ritenevamo che tali modifiche avrebbero avuto maggiore organicità all'interno di un provvedimento più completo.

C'è stata fino ad oggi frammentarietà di provvedimenti. Vi sono aspetti condivisibili, che è difficile non accettare: per esempio, la patente a punti. Un collega prima ricordava che in Francia essa ha avuto risultati positivi.

Ma per controllare il punteggio delle patenti ci vuole, come dicevo prima, il controllo, per esercitare il quale è necessaria la polizia stradale. Credo che sul codice della strada intervenga tutta una serie di Ministeri, da quello dei trasporti a quelli dei lavori pubblici e dell'interno. Sappiamo tutti che oggi come oggi gli organici della polizia stradale sono completamente carenti. Per quel che mi riguarda, percorro spesso l'Autostrada dei fiori (che è estremamente importante anche perché ha collegamenti di confine con la Francia e così via e vi sono problemi di extracomunitari), lungo la quale vi sono una pattuglia che va in direzione Genova ed una che va in direzione Imperia, le quali – poverine – non riescono a controllare tutto il traffico, compreso quello dei Tir.

PRESIDENTE. Senatore Bornacin, ella ha esaurito il tempo a sua disposizione.

BORNACIN. Sapevo che mi erano concessi sei minuti: sono già passati?

PRESIDENTE. Certo: esattamente.

BORNACIN. Signor Presidente, mi rifarò in sede di dichiarazione di voto. Naturalmente non è una minaccia, ma una promessa.

PRESIDENTE. Devo deluderla, senatore Bornacin, si tenga forte: ella non farà alcuna dichiarazione di voto, perché non è iscritto.

BORNACIN. In che senso «non sono iscritto»?

PRESIDENTE. Nel senso che ho disposizioni di non iscrivere altri senatori.

BORNACIN. Questo, allora, non è più un Parlamento.

PRESIDENTE. Sono quelle delusioni che possono cambiare una vita, me ne rendo conto.

BORNACIN. Mi scusi, signor Presidente, ma forse ci troviamo in Polonia ai tempi di qualche altro regime! (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Castelli. Ne ha facoltà.

CASTELLI. Signor Presidente, la Camera ha avuto cinque anni a disposizione per esaminare questo provvedimento, mentre noi abbiamo solo cinque minuti.

Questa mattina il presidente Mancino si è adontato perché ho dichiarato che il Senato lavora peggio di qualsiasi consiglio comunale. Non posso far altro che confermare questa mia affermazione, visto che in qualsiasi consiglio comunale avrei avuto a disposizione almeno dieci minuti. Siccome devo lasciar parlare altri due miei colleghi, cercherò di essere il più possibile sintetico.

Votare contro una riforma del codice della strada credo sia come sparare sulla Croce Rossa: non lo si può fare.

Abbiamo due ordini di delusioni all'interno di questo oceanico provvedimento di delega. Il primo è che si gabella ancora, in ritardo credo di trent'anni, l'eccessiva velocità come causa primaria di incidenti. Basta guardare le statistiche per capire che non è vero, visto che il 70 per cento degli incidenti mortali avviene su strade urbane. Questa è una statistica che dimostra che in realtà la mortalità degli incidenti è legata al traffico caotico che si è creato per l'incapacità dei Governi precedenti (ma soprattutto dell'attuale) di rispondere alle esigenze inderogabili di traffico esistenti soprattutto al Nord.

Anche il secondo ordine di delusioni è legato alla sicurezza e all'eccessivo permissivismo con cui ormai molti utenti possono circolare sulle strade italiane, soprattutto quelli extracomunitari, con patenti veramente di dubbia origine; anche qui i dati dimostrano come ormai pure questa categoria sia diventata assolutamente pericolosa. Pur non ritenendo che in tre mesi, pur con tutta la buona volontà, il Ministero potrà riuscire ad onorare una delega così corposa e onnicomprensiva, che oserei definire ecumenica, facciamo gli auguri affinché ciò possa avvenire e dichiariamo che esprimeremo un voto di astensione sul provvedimento. (*Applausi dal Gruppo LFNP*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Poiché né il relatore né il rappresentante del Governo intendono intervenire, do lettura del parere espresso dalla 5^a Commissione permanente sul disegno di legge in esame. «La Commissione programmazione economica, bilancio, per quanto di propria competenza, esprimere parere di nulla osta sugli emendamenti trasmessi, ad eccezione che sugli emendamenti 2.9, 2.12 e 2.19, per i quali il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione».

Passiamo all'esame degli articoli.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2, sul quale sono stati presentati emendamenti e ordini del giorno che invito i presentatori ad illustrare.

Gli emendamenti presentati dai senatori Leoni, Thaler Ausserhofer, Sarto e Roberto Napoli si intendono illustrati.

LASAGNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LASAGNA. Signor Presidente, vorrei chiedere di aggiungere la mia firma all'emendamento 2.4, sul quale svolgerò un breve intervento.

Con questo emendamento si pone l'obbligo di illuminare gli attraversamenti pedonali, sui quali in Italia si verifica almeno il 50 per cento degli incidenti. Invito l'Aula a prestare attenzione al problema e ad accogliere quest'emendamento, con il quale, ripeto, si stabilisce l'obbligo di illuminare gli attraversamenti pedonali, tenendo anche conto che l'Italia è l'unico Paese in Europa a non avere attraversamenti illuminati.

BONATESTA. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 2.20, mentre do per illustrati gli emendamenti 2.19 e 2.30.

PRESIDENTE. Comunico che l'emendamento 2.23 è stato trasformato nell'ordine del giorno n. 800.

WILDE. Signor Presidente, do per illustrati gli ordini del giorno nn. 5 e 27, mentre illustro l'ordine del giorno n. 1.

Riteniamo opportuno che il Governo si impegni per l'eliminazione di una palese ingiustizia che è fortemente discriminante per i possessori di vetture *diesel* immatricolate prima del 1992. Infatti, è noto che proprio da quell'anno il cosiddetto superbollo per le vetture alimentate con motore *diesel* viene pagato solo dai possessori di vetture immatricolate prima di quella data. La giustificazione del tributo addotta in quel periodo è stata che tale forma di combustibile fosse altamente inquinante.

Al contrario, nel corso di questi anni, da più parti è stato affermato che il *diesel*, dal punto di vista meramente tecnico, non è assolutamente inquinante, riconoscendo, in tal modo, la validità delle motivazioni addotte dalle case automobilistiche, dalle associazioni di cittadini e dalla stampa specializzata del settore. Ci auguriamo, quindi, che l'ordine del giorno in questione venga accolto. (*Applausi dal Gruppo LFNP*).

LAURO. Signor Presidente, qualche giorno fa nella trasmissione «Uno mattina» il conduttore Luca Giurato ha intervistato il padre di un ragazzo rimasto ucciso in un incidente stradale a Latina. Il padre ha dichiarato che, qualora non si fosse fatto qualcosa per risolvere il problema che aveva causato la morte del figlio, egli avrebbe abbandonato il nostro Paese. Proprio per questo, ho presentato un ordine del giorno che spero venga accolto. In questo modo, credo che il Governo garantirà il padre di quel ragazzo per ciò che è successo.

Circa un altro ordine del giorno, vorrei cogliere l'occasione per ringraziare l'organizzazione «SOS turismo- telefono blu», intervenuta a favore di automobilisti rimasti intrappolati per giorni. Proprio per questo, signor Presidente, collegati al provvedimento ce ne sono altri due a mia firma. Con il primo si prevedeva la modifica dell'articolo 126 del decreto legislativo n. 285 del 1992, che concerneva le sanzioni per la guida con patente la cui validità era scaduta. Spero che finalmente le prefetture o gli enti competenti, in prossimità della scadenza della patente di guida, ne comunichino con anticipo al povero cittadino la data e lo invitino a regolarizzare la propria situazione.

Con il secondo, sul quale spero di avere qualche assicurazione da parte del Governo, si prevedeva l'adeguamento ai principi comunitari della normativa attinente all'immatricolazione...

PRESIDENTE. Senatore Lauro, il tempo a sua disposizione è esaurito.

I restanti emendamenti e ordini del giorno si intendono illustrati.

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

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, tenuto conto della scadenza della legislatura e dell'andamento della discussione, inviterei i pre-

sentatori a ritirare gli emendamenti all'articolo 2, per consentire l'approvazione del testo in via definitiva.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno, invito il Governo ad accogliere come raccomandazione i nn. 1 (anche se si tratta di un ordine del giorno che non riguarda strettamente la materia), 2, 5, 6, 12, 13, 15, 17, 19, 21, 24 e 25.

Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno nn. 3, 4, 7, 8, 9 e 10 di contenuto identico, 11, 14 (testo 2), 16, 18, 20 e 26. Se il senatore Lauro acconsente ad una lieve modifica dell'ordine del giorno n. 23, nel senso di dire: «impegna il Governo a prevedere l'inasprimento delle sanzioni accessorie applicate a coloro che», che credo sarebbe tecnicamente più significativa, esprimo parere favorevole.

LAURO. Signor Presidente, accetto la riformulazione proposta dal relatore.

VEDOVATO, *relatore*. Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno n. 22, perché, anche se capisco le ragioni che muovono il senatore Lauro, non mi pare possibile configurare un'ipotesi di reato attraverso un ordine del giorno; il parere è contrario anche sull'ordine del giorno n. 27, che prevede la cessione dei crediti derivanti dalla riscossione delle multe elevate nei confronti dei cittadini stranieri per violazione delle norme del codice della strada.

Esprimo, infine, parere favorevole sugli ordini del giorno nn. 800 (già emendamento 2.23) e 500.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, concordo con il relatore.

BONATESTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONATESTA. Signor Presidente, accogliendo l'invito del relatore, ritiro gli emendamenti 2.19 e 2.30 e li trasformo, rispettivamente, negli ordini del giorno nn. 510 e 520.

Mi rendo conto che alla scadenza della legislatura gli ordini del giorno potrebbero sembrare anacronistici; però, come ricordava nei miei confronti il collega Bornacin, ho motivati auspici perché il prossimo Governo sia di marca «Casa delle libertà», per cui un ordine del giorno approvato in scadenza di legislatura diventa per noi un impegno prioritario per il prossimo Governo. Consegno i testi degli ordini del giorno alla Presidenza.

CORTELLONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTELLONI. Signor Presidente, aggiungo la mia firma e quella degli altri colleghi dell'UDEUR all'emendamento 2.13 del senatore Roberto Napoli e lo trasformo nell'ordine del giorno n. 530.

PRESIDENTE. Signori senatori, alle ore 22 era previsto il voto finale di questo disegno di legge, ma sono passate le ore 22 e ne siamo ancora molto lontani. Devo avvertirvi che probabilmente la seduta andrà avanti ad oltranza. Questo dovrebbe consigliare un atteggiamento tacitiano. (*Commenti*).

FIGURELLI. Non lo capiscono, signor Presidente, non lo sanno. (*Ilarità*).

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, si intende che i colleghi invitati a ritirare gli emendamenti aderiscano all'invito.

PINGGERA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINGGERA. Signor Presidente, poiché l'emendamento 2.4 è di estrema importanza per la sicurezza dei pedoni, sarebbe sicuramente sbagliato rinunciarvi.

L'unica cosa che si può fare, se si vuole fare attenzione alla vera esigenza di fondo evidenziata, è trasformare quest'emendamento in un ordine del giorno vero e proprio, cioè impegnativo per il Governo e non in una semplice raccomandazione.

Pertanto, ritiro l'emendamento 2.4 e lo trasformo nell'ordine del giorno n. 540.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli ulteriori ordini del giorno presentati.

VEDOVATO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo esprime parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Signori senatori, in un passaggio non chiarissimo, riassumiamo la situazione.

Tutti gli ordini del giorno sono stati accolti o come impegno o come raccomandazione, e quindi non saranno posti in votazione, ad eccezione degli ordini del giorno nn. 22 e 27, che quindi, se non ritirati, dovrebbero essere votati.

LAURO. Signor Presidente, se è così, ritiro l'ordine del giorno n. 22.

PRESIDENTE. Senatore Wilde, segua l'esempio illuminato del senatore Lauro.

WILDE. Va bene, signor Presidente, ritiro l'ordine del giorno n. 27.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo 2.

GERMANÀ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, io credo che per un problema del genere sarebbe opportuno forse andare avanti ad oltranza ed impiegare anche dieci minuti in più.

Sull'articolo 2, a titolo personale, preannuncio che mi asterrò. Si tratta di un voto di protesta e ne spiego subito il motivo.

Al punto 3) della lettera *oo*) si legge: «esprimere pareri per i nuovi adattamenti e dispositivi per la guida dei veicoli da parte di persone disabili». Sono venuto a conoscenza del seguente caso, che espongo all'Aula. Un disabile finalmente riesce ad acquistare un oggetto che desiderava da tanto tempo, ossia un'autovettura. Purtroppo, mentre era parcheggiata, l'auto viene tamponata in modo violento e al disabile non è consentito trasferire l'attrezzatura che gli permetteva di guidarla – ricordo che si trattava di una macchina nuova acquistata da soli quindici giorni – su un'altra.

Credo che il Sottosegretario e soprattutto il prossimo Governo debbano rendersi conto che le persone disabili devono essere veramente aiutate. Per questo motivo il mio sarà un voto di astensione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 3.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 3, che invito il presentatore ad illustrare.

CAZZARO. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.0.1; anticipo altresì il ritiro dell'emendamento 4.2, che trasformo nell'ordine del giorno n. 950.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4, sul quale sono stati presentati un emendamento e un ordine del giorno, che si danno per illustrati.

Stante l'assenza del senatore Lubrano di Ricco, l'emendamento 4.1 è decaduto.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno n. 950.

VEDOVATO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno n. 950 non verrà posto in votazione.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli successivi.

Metto ai voti l'articolo 5.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

GERMANÀ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, vorrei far notare al collega Veraldi, che nel suo intervento ha espresso la propria soddisfazione perché finalmente anche chi guida un ciclomotore deve avere la patente, che non si tratta d'altro che di ciò che Forza Italia aveva proposto in sede di discussione della legge n. 2935-*bis*, relativa all'introduzione del casco obbligatorio. L'emendamento di Forza Italia, che prevedeva le stesse misure che oggi sono ritenute molto importanti, venne all'epoca bocciato. Questo dimostra che la maggioranza o è distratta, o copia, ma copia male, e soprattutto ricorda malissimo.

Vorrei anche rammentare che in quell'occasione il sottoscritto ed i colleghi della Casa delle libertà avrebbero voluto, anche perché il provvedimento venne approvato dal Senato in un mese, come sta avvenendo in questo momento, l'immediata entrata in vigore della legge. Poiché essa venne approvata dal Senato il 12 novembre 1999, mi sembrava logico dire ai giovani di mettersi il casco perché obbligatorio, considerato anche

che la temperatura, soprattutto in quel periodo, è molto bassa. Ebbene, in tale occasione, rispetto alla richiesta da noi avanzata, qual è stata la risposta di questa maggioranza arrogante, e debbo dire in quel caso distratta, che avrà certamente qualche responsabilità sulla coscienza? È stata una risposta negativa: la legge deve entrare in vigore dopo novanta giorni. Muoiono ogni anno 1.200 ragazzi e in quei tre mesi si sarà certamente registrato un certo numero di morti. Non credo che ne siamo noi i responsabili.

Ciò nonostante, per il provvedimento al nostro esame Forza Italia esprime il proprio voto favorevole. (*Applausi dal Gruppo FI. Congratulazioni*).

CARPINELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARPINELLI. Signor Presidente, colleghi, premetto che sarò quasi tacitiano.

La necessità di procedere ad una sostanziale modifica delle norme relative al nuovo codice della strada deriva fundamentalmente da due principali motivi.

Il primo trova la sua ragion d'essere nell'urgenza di adeguare la normativa alle mutate esigenze di sicurezza nella circolazione stradale derivanti dallo sviluppo della motorizzazione del nostro Paese quale conseguenza delle mutate abitudini di mobilità dei suoi cittadini; esigenza particolarmente sentita con riferimento al traffico nelle grandi città e sulla rete autostradale.

Il secondo motivo va ricercato nella eguale necessità di armonizzare la normativa italiana alla normativa europea nell'ottica di un'omogeneizzazione della materia di specie al fine di rendere sempre più integrato il sistema trasportistico a livello sovranazionale.

L'approvazione di questo provvedimento, che auspico avverrà domani mattina, non è solo una sfida contro il tempo, ma anche un riconoscimento del senso di responsabilità del Parlamento, che ha trovato le motivazioni forti per legiferare in un campo di grande interesse civile e sociale, pur nello scorcio della legislatura medesima.

Non va sottaciuto, infatti, lo sforzo del legislatore nel cercare di tradurre in norme principi innovativi relativi ad una riaffermata centralità della cultura del rispetto della vita, dell'educazione stradale ma soprattutto dell'educazione civica nel senso più ampio. È evidente l'obiettivo di perseguire un equilibrio tra il diritto alla mobilità dei cittadini ed il rispetto di norme comportamentali che hanno il loro primo fondamento nella difesa e nella salvaguardia della vita umana.

Sotto questo aspetto acquistano particolare rilevanza l'introduzione della patente a punti, già sperimentata con buoni risultati in altri Paesi, e l'attestato per la guida dei ciclomotori, il cosiddetto patentino, che interessa soprattutto i più giovani utenti della strada.

Sotto il profilo più specificamente tecnico, il provvedimento legislativo si concretizza in una delega al Governo. In Commissione, pur nella sostanziale condivisione della necessità di approvare il disegno di legge, si è sollevata l'obiezione di un eccesso di deleghe al Governo. Credo che in questo caso l'obiezione sia poco pertinente proprio per la natura eminentemente tecnica delle modifiche proposte ed anche per i vincoli e gli ambiti, ben definiti dal Parlamento.

Vorrei da ultimo ricordare come il provvedimento in esame si inserisca perfettamente nella filosofia che ispira il Piano generale dei trasporti, che resta, comunque, lo strumento fondamentale di riferimento sia sotto il profilo strutturale, sia sotto quello della modernizzazione della proiezione dell'Italia anche in questo settore nel più generale contesto europeo.

Per tali motivazioni annuncio con convinzione il voto favorevole dei Democratici di Sinistra-l'Ulivo. (*Applausi dai Gruppi DS e UDEUR*).

VEDOVATO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, intervengo solo per esprimere apprezzamento per l'atteggiamento tenuto da tutti i Gruppi, sia in Commissione che in Aula, che ci consente di approvare, alla scadenza della legislatura, un provvedimento molto importante per la sicurezza dei cittadini e per l'intero Paese.

Con l'occasione devo correggere un errore che probabilmente ho commesso nell'esprimere i pareri sugli ordini del giorno. Vorrei precisare che sull'ordine del giorno n. 24 il parere era favorevole in quanto impegno e non in quanto raccomandazione.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo ad esprimersi nuovamente sull'ordine del giorno n. 24.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, per quanto riguarda tale ordine del giorno, mi rimetto al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Rinvio la votazione finale del provvedimento in esame ad altra seduta.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

(1456-B) MANZI ed altri. – Estensione ai patrioti di tutti i benefici combattentistici (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 1456-B, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 104 del Regolamento, oggetto della discussione e delle deliberazioni saranno soltanto le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, salvo la votazione finale.

La relazione è stata già stampata e distribuita.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Piredda. Ne ha facoltà.

PIREDDA. Signor Presidente, utilizzerò pochissimi minuti per preannunciare il voto favorevole del Gruppo del Centro Cristiano Democratico.

Si tratta di un provvedimento che, in un certo senso, si inserisce in una recentissima polemica tra Ernesto Galli della Loggia e alcune dichiarazioni del Presidente della Repubblica fatte in occasione della visita a Cefalonia a proposito della strage della divisione Aquila da parte delle forze tedesche. Ho voluto fare questo riferimento anche se con il disegno di legge in esame i caduti di Cefalonia non c'entrano niente.

Il provvedimento corregge un decreto luogotenenziale del 1945. Allora furono equiparati ai partigiani i combattenti che non avevano una particolare qualifica, cioè i civili che si erano uniti ai partigiani nella difesa della Patria. Si trattò di un moto di amor di patria che io ritengo non sia morto, come sostengono invece Galli della Loggia e il Presidente della Repubblica. È certamente esistita però, nel recente passato, una tendenza, culturale piuttosto che logica, a diminuire il valore normalmente attribuito ad un sentimento in un certo senso impalpabile, il cosiddetto amore per la patria.

In conclusione, è giusta l'adozione di un provvedimento che, pur stanziando una somma non rilevante, andrà a beneficio di circa 60.000 persone che collaborarono per la difesa della Patria dagli invasori nazisti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Robol. Ne ha facoltà.

ROBOL. Signor Presidente, in Commissione si è parlato diffusamente del tema in esame; svolgerò pertanto, anche a nome del senatore Agostini, qualche brevissima riflessione.

Dopo oltre cinquant'anni di attesa, il Senato della Repubblica sta per compiere un doveroso gesto nei confronti di cittadini che, nei terribili anni 1943-1945, diedero un significativo contributo, con ripetuti atti di coraggio e con tanti sacrifici, alla nascita di una Italia libera e democratica.

In sede di esame del provvedimento si è dato vita ad un approfondimento dei temi che oggi, per via di una certa pubblicistica, tendono a porsi in primo piano. Di ciò potremmo parlare a lungo, anche in relazione ad interventi di noti studiosi di storia, di noti saggisti e politologi, ma credo non sia questa la sede opportuna per approfondire l'argomento.

Intendiamo dedicare il tempo a disposizione unicamente alle disposizioni del disegno di legge. In Commissione si è avuto modo di mettere in luce l'importanza, dopo cinquant'anni, che la Repubblica, tramite il Parlamento, si ricordi dei figli che hanno determinato il sistema politico attual-

mente in vigore. Ribadisco quindi il voto favorevole del Gruppo del Partito Popolare.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pellicini. Ne ha facoltà.

PELLICINI. Signor Presidente, non so quanto tempo abbia a disposizione. Il provvedimento è atteso da cinquant'anni, mi sarà pur concesso qualche minuto.

PRESIDENTE. Ha a disposizione cinque minuti.

PELLICINI. Signor Presidente, non è possibile avere soltanto cinque minuti.

PRESIDENTE. Senatore Pellicini, la Conferenza dei Capigruppo ha organizzato la discussione; ella ha cinque minuti ma se parlerà per sei o sette minuti, vi sarà un minimo di tolleranza.

PELLICINI. Signor Presidente, devo fare innanzitutto una premessa. Alleanza Nazionale, al congresso di Fiuggi, ebbe espressamente a dichiarare che riconosceva l'apporto dell'antifascismo alla riconquista della libertà repubblicana.

Alleanza Nazionale ha denunciato, inoltre, l'iniquità delle leggi razziali; si è posta in posizione critica verso il passato; si è riallacciata ai valori nazionali, unitari e preunitari.

Questo è l'ambito entro il quale io parlo, perché non vorrei che ci fossero possibilità di equivoco.

Alleanza Nazionale ha presentato, in questi anni, una serie di disegni di legge (sottoscritti anche dal vecchio Movimento sociale italiano) tesi non già ad equiparare il sacrificio dei partigiani a quello degli aderenti alla Repubblica sociale, ma a riconoscere comunque il sacrificio sotto il profilo di fatto di entrambe le parti. Questi provvedimenti sono rimasti tutti privi di risposta.

Poiché il tempo è breve, voglio solo ricordare che noi revocammo la sede deliberante per il disegno di legge sull'Ordine del Tricolore perché proponemmo che tale Ordine venisse esteso anche ai militari della Repubblica sociale italiana e in questo senso alludo alle divisioni Italia, San Marco, alle divisioni alpine Monte Rosa, Littorio, eccetera. Ricordo che il bando Graziani del 1943 imponeva ai giovani, sotto pena di morte, di prestare il proprio servizio militare alla Repubblica sociale italiana. Ci furono poi i volontari.

Purtroppo, non è andato in porto il tentativo di ottenere un ordine del giorno che sbloccasse la situazione nel quadro di una rinata pacificazione nazionale; tentativo che ho portato avanti personalmente, avendo frequentato per cinque anni il senatore Agostini, con il quale ho potuto incontrare persone che non avrei mai pensato di incontrare prima. Ho conosciuto tutti i capi della Resistenza essendo nella Commissione difesa con il senatore

Agostini e ne ho tratto la convinzione che questi signori (ho conosciuto Boldrini, Taviani e molti altri esponenti illustri della Resistenza) erano ufficiali, sottufficiali o soldati che avevano ritenuto che dopo l'8 settembre la Patria non fosse morta e a loro modo avevano compiuto il proprio dovere.

Alcuni mesi fa ho svolto un intervento in cui modestamente anticipavo il tema di oggi perché parlavo di Galli della Loggia, di De Felice, del presidente Ciampi sul fatto appunto di ritenere che dopo l'8 settembre non solo non ci fu la morte della Patria, ma in alcune minoranze ci fu la voglia di Patria, quella voglia di Patria che portò a Porta San Paolo, a Cefalonia, all'Ossola, al sacrificio dei fratelli di Dio, portò alle formazioni bianche, alle formazioni Garibaldi, portò le differenze di impostazione tra democrazia liberale e popolare. In questo credo perché mio zio, a differenza di mio padre, andò in Germania come prigioniero ufficiale, mentre mio padre l'8 settembre diventò fascista.

Allora, qual è il problema? Il problema, signori, è di riconoscere non l'equiparazione delle motivazioni, perché erano differenti. Aurelio Lepre ha scritto che mentre i partigiani erano armati dell'idea di Patria e democrazia, i ragazzi di Salò erano armati dell'idea di Patria e onore che, secondo loro, era ciò che consentiva... (*Commenti del senatore Bertoni*). No, senatore Bertoni, secondo loro, sto dicendo. Sto facendo una ricostruzione oggettiva delle motivazioni di ciascuno, perché chi andò a servire la Patria sotto le insegne di Salò ci andò per un Governo di fatto riconosciuto però come tale da tutti i costituzionalisti e tale cioè da potersi imporre ed essere un Governo riconosciuto. Codesti soldati andarono a morire sul fronte orientale per salvare Trieste dagli slavi; andarono a combattere ad Anzio; andarono a combattere sulla linea gotica, andarono a combattere contro quel nemico con il quale avevano cominciato la guerra.

Devo terminare il mio intervento perché il tempo è poco, ma sarebbe certo un bel discorso e io credo che meriterebbe di essere fatto: onore da parte nostra a tutti coloro che hanno fatto la Resistenza, a tutti coloro che hanno ritenuto di servire la Patria, anche a quelli che spararono addosso alle formazioni (ormai pochi, perché sono quasi tutti morti) delle quali fecero parte. Ma vivaddio, le guerre civili alla lunga cementano un popolo. È stato così in Spagna, dove tutti i caduti sono seppelliti nella Valle degli eroi; è così negli Stati Uniti che sono una grande nazione perché hanno avuto la guerra civile tra il Sud e il Nord; è stato così in Vandea. È mai possibile, dunque, che dopo cinquantasei anni dalla fine della guerra non si riesca a dire una parola di pace? Questo è il punto.

Io lo dico per i miei, ma lo dico anche a voi. È per questi motivi che ritiriamo il nostro consenso alla sede deliberante in Commissione per la discussione del disegno di legge sull'Ordine del Tricolore.

Entro solo per un secondo nel merito del disegno di legge, un provvedimento giusto, perché equipara le truppe militari, ovvero i partigiani che combattevano, ai patrioti che facevano da supporto. Lo sappiamo tutti che un esercito alla macchia, se non ha chi lo aiuta, non può reggere. È giusto che a chi lo ha sorretto, a prezzo di sacrifici, a prezzo di gravissimo

pericolo, sia dato un riconoscimento. Sotto questo profilo noi siamo d'accordo con il disegno di legge in esame. Tuttavia, non lo possiamo votare, amici: lo faremo, in un quadro di ricostruzione nazionale dei valori dei liberali, dei monarchici, dei nazionalisti, dei socialisti e anche dei comunisti che combatterono nella Resistenza, quando arriveremo a dire una parola di pace. Allora noi abbracceremo tutti voi. Oggi ci sentiamo ancora in gran parte a torto esclusi e a torto perseguitati.

Pensate a queste parole che vi dico con enorme franchezza di cuore. Mio padre – ripeto – era ufficiale: tre anni in Albania, in Grecia e in Jugoslavia; poi scelse quella che ritenne la via dell'onore. Il fratello di mio padre, un anno di età di differenza, andò in Germania, non volle saperne di giurare fedeltà alla Repubblica di Salò, perché era monarchico. Che cosa avrei fatto io a quei tempi? Questa è la domanda che da tanti anni mi insegue e mi persegue.

Una parola di pace, amici! (*Applausi dai Gruppi AN e FI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Manca. Ne ha facoltà.

MANCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, non ci si meravigli se introduco il mio intervento precisando subito che il provvedimento stasera al nostro esame ci vede decisamente consapevoli della sua importanza, della sua necessità e anche dell'esigenza di portarlo a termine senza ulteriori rinvii.

Invitiamo a non meravigliarsi di questa nostra consapevolezza, ben sapendo che qualcuno dei colleghi potrebbe ricordare che chi parla, in Commissione, si era opposto alla sede deliberante sul provvedimento al nostro esame. Ad una valutazione superficiale, potrebbe apparire in contrasto rispetto alla consapevolezza di cui parlavo: in realtà, non lo è se sovengono in mente le ragioni per cui all'epoca preferimmo la discussione in Aula.

A tale proposito, anche noi, insieme ai colleghi di Alleanza Nazionale, abbiamo chiesto che, oltre a ribadire i meriti dei patrioti, di coloro che durante la guerra di Liberazione, pur non essendo inquadrati in formazioni regolari, collaborarono o contribuirono attivamente, sia militando nelle formazioni partigiane per un periodo minore rispetto a quello previsto per ottenere la qualifica di combattente partigiano sia portando costante e notevole aiuto alle unità combattenti, si dovesse rivolgere, come ha sottolineato il collega Pellicini, la massima attenzione storica e politica a un problema antico, cioè considerare finalmente con diversa sensibilità e attenzione coloro che si batterono contro le truppe angloamericane, nella piena convinzione che anche in quel caso si trattava di giovani che stavano compiendo un dovere, che stavano comunque versando il loro sangue per difendere onestamente la Patria, sia pure in uno schieramento avverso.

Sappiamo bene che questo argomento è delicato. Comporta difficoltà e anche il superamento di posizioni che una volta hanno avuto accenti particolari con incomprensioni, contrapposizioni e quant'altro.

Ma il punto è il seguente: possiamo continuare a tenerci ancora lontani da una riconciliazione nazionale, dimostrando peraltro di non voler recepire così gli inviti rivolti in tal senso e più volte anche dai vertici istituzionali del nostro Paese? Possiamo continuare ancora a non voltare pagina, a non superare vecchie divisioni e a non vederci invece finalmente uniti per costruire un futuro non segnato da odio e da pregiudizi? Ci rendiamo conto che forse in questo momento non ci sono le condizioni per emendare il provvedimento e inserire nel novero di chi deve essere conosciuto come combattente e come patriota anche coloro che non fecero parte della Resistenza?

Onorevoli colleghi, qualcuno di noi abbia almeno il coraggio di riconoscere che esiste il problema cui prima ci siamo riferiti e di prendere in considerazione, senza distinzione di colore politico, i tanti giovani, i troppi giovani che combatterono nel Nord in avversi schieramenti ma nella piena convinzione che anche quello era un modo per servire la cara Patria.

Venendo ora al merito del testo del disegno di legge al nostro esame pervenutoci dalla Camera dei deputati, non possiamo fare a meno di riconoscere...

PRESIDENTE. Mi dispiace, senatore Manca, ma debbo richiamarla a rispettare il tempo previsto per il suo intervento.

MANCA. Signor Presidente, concludo il mio intervento auspicando che su questo disegno di legge si verifichi un consenso unanime da valutare come un emblematico segnale verso un'auspicabile soluzione unitaria di tanti problemi; indirizzo questo che la mia forza politica ha sempre osservato nell'intera legislatura, quando si è trattato di mantenere e accrescere il prestigio del nostro Paese, la nostra identità nazionale e la difesa dei valori universali. (*Applausi dai Gruppi FI e AN. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Manzi. Ne ha facoltà.

MANZI. Signor Presidente, non avevo intenzione di intervenire, perché pensavo che dopo cinquantacinque anni, e avendo discusso in ogni legislatura un provvedimento che si richiamava a questo argomento, la discussione sembrasse superflua.

Però questa sera, ancora una volta, si è parlato senza dire realmente la verità, quello che si pensa. La realtà, colleghi senatori, è che dal 1947 in poi un provvedimento analogo è stato sempre presentato e non è mai stato approvato; è sempre arrivato alla fine di ogni legislatura e non è mai stato approvato; anche in questo caso mi sembra che la storia sia la stessa.

Allora, quando si dice di voler dare un segnale, quando si parla di parificazione e di pacificazione non si dice realmente quello che si pensa, perché, dopo cinquantacinque anni, si spera che, andando avanti in questo modo, si riesca a non riconoscere alcunché a chi ha lottato per la Patria, ai 75.000 patrioti combattenti per la libertà, che adesso si sono ridotti a circa

10.000-15.000: questa è la realtà! Non si vuole approvare il provvedimento a favore dei patrioti: diciamolo apertamente! Per favore, non parlate di pacificazione. (*Commenti del senatore Pellicini*). Nel 1947 noi partigiani abbiamo accettato contro voglia il provvedimento di Togliatti, perché sanciva l'uscita dalle carceri di tutti coloro che avevano partecipato ai rastrellamenti; ci hanno spiegato che era per la pacificazione. Almirante e gli altri sono tranquillamente arrivati in Parlamento: cos'è questa se non pacificazione?

Voi non volete la pacificazione, ma la parificazione tra chi ha lottato con i nazisti...

PELLICINI. No!

MANZI... e chi ha lottato contro i nazisti. (*Applausi dai Gruppi Misto-Com e DS*). Questa è la differenza.

Vi invito ad essere chiari. Se vogliamo veramente la pacificazione, riconosciamo chi ha lottato per la Patria, perché, dopo cinquantacinque anni, ha il diritto di essere riconosciuto.

Chiedo quindi ai colleghi non solo di votare il provvedimento, ma anche di inviarlo domani mattina alla Camera e di sollecitare il presidente Violante a fare anche lui il proprio dovere, perché è inutile parlare di Patria e lavarsi la bocca con questa parola se trattate in questo modo coloro che per essa hanno lottato e si sono sacrificati.

PELLICINI. Ma chi li tratta così?

VENTUCCI. Ma ti sei svegliato ora?

MANZI. Chiedo il riconoscimento dei diritti dei patrioti. Se non lo si farà, vorrà dire che questo Senato non solo non si ricorda della Patria, ma anche che vota per l'altra parte. (*Applausi dai Gruppi Misto-Com e DS. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.
Ha facoltà di parlare il relatore.

PETRUCCI, *relatore*. Signor Presidente, sarò molto rapido.

La discussione che si è aperta l'abbiamo già abbondantemente vissuta in Commissione. Evidentemente, si è svolto un dibattito assai collegato al disegno di legge sull'Ordine del Tricolore e che, in effetti, sarebbe stato più congeniale esaminare insieme a quel disegno di legge. Comunque, non voglio entrare nel merito di una discussione, pur interessante da approfondire che porterebbe via molto tempo.

Vorrei collegarmi a quanto diceva poc'anzi il senatore Manzi. Il disegno di legge di cui discutiamo questa sera è basato sui disegni di legge nn. 1456 e 1616, che riprendevano proposte già presentate nella IX, X e XI legislatura e che non hanno mai trovato una propria conclusione. Sem-

bra un destino: quando il Senato nel 1992 approvò un testo, la Camera non poté fare altrettanto per la chiusura anticipata della legislatura.

Credo che dobbiamo dare un segnale e, in qualche modo, accolgo l'invito del collega Manca di approvare tutti insieme questo provvedimento, auspicando che nel poco tempo che rimane di questa legislatura la Camera, in sede deliberante, quindi con il consenso di tutte le forze politiche, approvi il provvedimento al nostro esame, così da porre la parola fine ad un'ingiustizia che risale al 1945, quando furono divise le figure di partigiano combattente e di patriota. Voglio ricordare che entrambe contribuirono alla lotta di liberazione e quindi alla costruzione di questa Italia democratica. (*Applausi dai Gruppi Misto-Com e DS*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, mi associo a quanto detto dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 7 marzo 2001

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 7 marzo, in tre sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30, la seconda alle ore 16,30 e la terza alle ore 21, con il seguente ordine del giorno:

I. Votazione finale dei disegni di legge:

– Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada (4976) (*Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Michielon ed altri; Mammola ed altri; Scalia ed altri; Scalia; Balocchi ed altri; Galdelli ed altri; Galletti; Galletti; Galletti; Berselli; Berselli; Savarese; Martinat e Simeoni; Martinat ed altri; Storace; Trantino; Nicola Pasetto; Urso; Olivo e Bova; Becchetti; Cento ed altri; Di Nardo e Cimadoro*;

Casini; Mammola ed altri; Scalia e Galletti; Bergamo; Dozzo; Saonara ed altri; Ruzzante; Bono; Negri ed altri; Galletti; Rotundo ed altri; Galeazzi; Becchetti ed altri; Ballaman ed altri; Pecoraro Scanio; Storace; Benedetti Valentini; Galletti; Lorenzetti ed altri; Galeazzi ed altri; Tosolini; Biricotti ed altri; Soda e Buffo; Nan e Gagliardi; Armaroli e Mazzocchi; Cento; Misuraca ed altri; Olivo; Rossetto ed altri; Galletti; Aracu ed altri; Misuraca ed altri; Fronzuti ed altri; Acierno ed altri; Terzi ed altri; Moroni).

– CASTELLI. – Disciplina delle nuove targhe automobilistiche (480).

– DE CORATO. – Modifica dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive integrazioni, recante «Nuovo codice della strada» (528).

– UCCHIELLI. – Norme per la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada) ed attività di educazione stradale (571).

– DEMASI e COZZOLINO. – Istituzione dell'apprendistato anticipato alla guida (726).

– DEMASI ed altri. – Norme in materia di circolazione stradale di ciclomotori e motocicli (732).

– DEMASI ed altri. – Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuoristrada (802).

– ZANOLETTI ed altri. – Modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente il codice della strada (1177).

– PERUZZOTTI. – Nuove norme in materia di targhe automobilistiche (1189).

– DIANA Lino. – Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada (1258).

– DANIELI. – Abrogazione dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575, in materia di accertamento dei requisiti psicofisici per l'abilitazione alla guida di veicoli (1304).

– CENTARO ed altri. – Modifica del potere di intervento ex lege ai fini della realizzazione ed esecuzione del Piano urbano del traffico veicolare ai sensi dell'articolo 36, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (1416).

– VEGAS ed altri. – Modifiche al codice della strada in materia di macchine agricole (1944).

- SILIQUINI ed altri. - Modifica all'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente l'uso proprio di autovetture per uso di terzi (2338).
- MARINO ed altri. - Modifica del codice della strada (2429).
- FIORILLO. - Modifiche ed integrazioni al codice della strada in materia di autoservizi pubblici non di linea mediante taxi (2564).
- MANCONI. - Modifica all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) in materia di pubblicità sulle strade e sulle autostrade (2848).
- CARUSO Antonino ed altri. - Modifica all'articolo 345 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (3018).
- PREIONI. - Modifica all'articolo 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relativo al nuovo codice della strada (3452).
- MANCONI e DE LUCA Athos. - Norme per la prevenzione e la sicurezza stradale (3695).
- LAURO ed altri. - Adeguamenti ai principi comunitari della normativa attinente l'immatricolazione e l'utilizzazione degli autobus destinati all'esercizio dell'attività professionale di trasporto dei viaggiatori su strada (3791).
- PIERONI ed altri. - Norme per la prevenzione degli incidenti stradali (3829).
- FERRANTE ed altri. - Disposizioni in materia di sicurezza stradale (3941).
- MANCONI e DE LUCA Athos. - Norme in materia di patente di guida per i veicoli a motore (3980).
- PIANETTA. - Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli utilizzati nell'attività di spettacolo viaggiante (4055).
- DE LUCA Athos. - Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in materia di revisione dei veicoli a motore (4062).
- DE BENEDETTI. - Aumento a 140 Km/h del limite di velocità sulle autostrade e conseguente modifica dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (4174).
- LAURO. - Modifica all'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), concernente sanzioni per la guida con patente la cui validità sia scaduta (4749).

– DANZI. – Modifiche all'articolo 126, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada (4955) (*Votazione finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni in materia di personale delle Forze armate e delle Forze di polizia (4980) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

2. BESOSTRI. – Disposizioni per accelerare la definizione delle controversie pendenti davanti agli organi della giustizia amministrativa (4961) (*Relazione orale*).

3. Modifiche alla normativa concernente la repressione del contrabbando di tabacchi lavorati (4957) (*Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Fini ed altri; Martinat; Casini ed altri*).

– MACERATINI ed altri. – Modifiche alle norme di contrasto dell'attività di contrabbando (4247) (*Relazione orale*).

4. Nuova disciplina per gli istituti di patronato e di assistenza sociale (2819-2877-2940-2950-2957-B) (*Approvato dal Senato in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa governativa e dei senatori Pelella ed altri; Manfroi ed altri; Minardo; Bonatesta ed altri, e modificato dalla Camera dei deputati*).

5. MONTELEONE ed altri. – Definizione e modalità di utilizzo del defibrillatore cardiaco esterno (4833).

– GAMBINI ed altri. – Utilizzo dei defibrillatori semiautomatici (DAE) da parte di personale non sanitario (4873) (*Relazione orale*).

6. Partecipazione italiana al finanziamento del Segretariato per il controllo delle esportazioni di armi convenzionali e prodotti a tecnologia *dual use* (3736-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

7. Disciplina degli istituti di ricerca biomedica (4720-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

8. MINARDO. – Norme per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero (838).

– LAURICELLA ed altri. – Modalità di voto e di rappresentanza dei cittadini italiani residenti all'estero (1170).

– MELUZZI e DE ANNA. – Norme per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani residenti all'estero (1200).

– COSTA. – Norme per l'esercizio del diritto di voto all'estero dei cittadini italiani residenti oltreconfine (1962).

– MARCHETTI ed altri. – Norma per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani non residenti nel territorio della Repubblica (2222).

– LA LOGGIA ed altri. – Norme per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero (4010) (*Nella seduta notturna*).

La seduta è tolta (ore 22,41).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

**Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada
(4976)**ARTICOLI 1 E 2 NEL TESTO APPROVATO
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

Approvato

(Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, di concerto con gli altri Ministri interessati, e nel rispetto della procedura di cui all'articolo 4, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, nonché della legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, in conformità ai principi ed ai criteri direttivi di cui all'articolo 2.

2. Il Governo è altresì delegato ad adottare, anche con separati decreti legislativi, nei termini e secondo le procedure di cui al comma 1, nonché nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui all'articolo 2, disposizioni per integrare, coordinare e armonizzare il nuovo codice della strada con le altre norme legislative comunque rilevanti in materia, nonché disposizioni di carattere transitorio.

Art. 2.

Approvato

(Principi e criteri direttivi)

1. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 dovranno essere informati agli obiettivi di tutela della sicurezza stradale e di riduzione dei costi eco-

nomici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare, nonché di fluidità della circolazione anche mediante utilizzo di nuove tecnologie, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) coordinare e armonizzare il nuovo codice della strada con le altre norme legislative e con le norme comunitarie comunque rilevanti in materia, nonché con le norme derivanti dagli accordi internazionali stipulati dall'Italia;

b) semplificare e snellire le procedure, eliminando la duplicazione delle competenze;

c) disciplinare in forma più dettagliata il potere di ordinanza degli enti proprietari o concessionari delle strade, nonché dei soggetti delegati per la regolamentazione del traffico, attribuendo i poteri sostitutivi, in caso di inerzia o di inosservanza delle norme, al presidente della giunta regionale o delle province autonome, nonché, solo per esigenze di carattere sovraregionale, al Ministro dei lavori pubblici, e comunque in caso di grave pregiudizio o intralcio alla sicurezza della circolazione;

d) stabilire che le funzioni ordinarie demandate ai prefetti vengano attribuite al presidente della giunta regionale o delle province autonome, fatte salve le esigenze di ordine e sicurezza pubblica;

e) prevedere che al Corpo di polizia penitenziaria vengano attribuite anche le competenze di agenti di polizia stradale esclusivamente in relazione ai compiti di istituto;

f) rivedere la disciplina della classificazione delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi, delle diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale, sulla base dei seguenti ulteriori criteri:

1) distinguere in base ad idonei parametri tecnici fra le autostrade con almeno tre corsie di marcia per ogni senso di marcia oltre alla corsia di emergenza, le autostrade che non hanno tale configurazione e le autostrade di collegamento aperte al traffico locale;

2) prevedere, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, l'obbligatoria installazione nelle autostrade e nelle strade extraurbane di dispositivi per accrescere la visibilità nelle ore notturne e nei casi di diminuita visibilità per eventi atmosferici, l'obbligo di illuminare in maniera adeguata i tratti autostradali nei punti particolarmente pericolosi ubicati in aree geografiche dove si verifica con frequenza la presenza di nebbia, nonché la progressiva generale introduzione di pavimentazioni con effetto drenante e di reti di protezione sui viadotti e sui cavalcavia, nonché di *guard rail* idonei a garantire maggiore sicurezza, in particolare lungo i tratti fiancheggiati da alberi, corsi d'acqua, precipizi, piloni o altre fonti di pericolo. Gli eventuali accessi o uscite con pagamento manuale dovranno essere situati sulla corsia più a destra;

3) ai fini della sicurezza stradale, prevedere la realizzazione di apposite aree di sosta destinate al traffico commerciale;

4) rivedere la classificazione delle strade vicinali, considerandole pubbliche o private in relazione all'effettivo utilizzo;

5) prevedere specifiche disposizioni per le aziende agricole che tengano conto delle necessità produttive in merito ad accessi, pubblicità, piantagioni, manutenzione delle ripe e delle condotte dell'acqua;

g) ai soli fini della sicurezza e della circolazione stradale, prevedere che la competenza circa l'individuazione dei centri abitati, indipendentemente dal numero dei fabbricati, sia attribuita, in deroga alla disciplina generale in materia urbanistica, ai comuni, i quali vi provvedono periodicamente, anche in relazione alle variazioni dell'assetto urbanistico ed alle esigenze del traffico;

h) aggiornare gli strumenti di pianificazione del traffico, tenuto conto dei seguenti ulteriori criteri:

1) assicurare il miglioramento delle condizioni di accessibilità per gli utenti della strada, con particolare riferimento agli utenti deboli;

2) garantire il rispetto delle esigenze dei portatori di *handicap*;

3) assicurare il coordinamento tra le diverse modalità di trasporto;

4) assicurare la maggiore sicurezza della circolazione stradale;

5) assicurare la riduzione dei consumi energetici, dell'inquinamento atmosferico e acustico e del congestionamento del traffico;

6) garantire la salvaguardia dei beni storici e artistici e delle zone sensibili dal punto di vista ambientale, assicurando prioritariamente l'equilibrio tra le esigenze della mobilità e della sicurezza e quelle di tutela dell'ambiente;

7) operare una progressiva separazione del traffico su gomma dal traffico pedonale e ciclistico;

i) stabilire l'obbligo, per i comuni che non siano già obbligati a redigere il piano urbano del traffico, di definire un programma di interventi per accrescere la sicurezza stradale e per migliorare la circolazione stradale nei centri abitati;

l) armonizzare la normativa inerente agli strumenti di pianificazione del traffico con quella relativa agli altri strumenti di pianificazione del territorio ed ai piani di trasporto;

m) prevedere che le notizie e le informazioni sulla viabilità e sul traffico acquisite dagli enti proprietari, concessionari o gestori di strade o autostrade siano rese immediatamente disponibili, al fine di assicurare una più efficace, completa e tempestiva informazione all'utenza;

n) rendere effettivo l'obbligo, per gli enti proprietari, concessionari o gestori di strade o autostrade, di fornire i dati relativi agli incidenti stradali agli archivi di cui all'articolo 225 del nuovo codice della strada;

o) rivedere la disciplina del parcheggio nei centri abitati a mezzo di dispositivi di controllo della sosta, anche senza la custodia del veicolo, prevedendo, di norma, la gratuità della stessa nei giorni festivi e fra le ore 20.00 e le ore 8.00. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti ai proprietari delle strade, devono essere destinati in via prioritaria alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, al loro miglioramento, nonché ad interventi per

migliorare la mobilità urbana e ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico;

p) elevare, ai fini della circolazione nelle piccole isole, il limite della rete stradale extraurbana, fissandone l'estensione a 100 Km;

q) semplificare le procedure per la realizzazione di interventi, esplicitamente previsti dal piano urbano del traffico o dal programma di interventi per la sicurezza stradale, con particolare riferimento a quelli finalizzati al controllo della velocità nei centri abitati e all'installazione di dispositivi rallentatori di velocità e di dissuasori della sosta, con attribuzione delle competenze in materia ai comuni, sulla base di norme generali tecniche e di indirizzo di livello nazionale;

r) disciplinare l'adozione di dispositivi destinati a contenere gli effetti nocivi dell'inquinamento da traffico, nel rispetto delle direttive comunitarie, al fine di contenere l'inquinamento atmosferico e di disciplinare il traffico urbano; predisporre appositi spazi di sosta per veicoli e parti di veicoli complessi destinati al trasporto delle merci;

s) rivedere la disciplina della velocità dei veicoli, al fine di adeguarla alle caratteristiche e alla classificazione delle strade, nonché alle modalità di utilizzo delle stesse nelle diverse condizioni atmosferiche stabilendo, in particolare, che in caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, fatte salve maggiori limitazioni sulla base di specifici provvedimenti, i limiti massimi di velocità previsti per le autostrade di qualsiasi categoria e per le strade extraurbane principali vengano ridotti di 20 Km l'ora;

t) contemplare uno specifico reato per chiunque promuove od organizza corse in gara o competizioni in velocità sulle strade pubbliche e sulle aree pubbliche urbane ed extraurbane, in assenza di apposita autorizzazione, o alle stesse partecipa, prevedendo la sanzione, per la violazione di tale norma, dell'arresto da uno a otto mesi e dell'ammenda da 1 a 10 milioni di lire, nonché la sanzione accessoria della confisca del mezzo condotto oltre al ritiro della patente di guida;

u) prevedere l'obbligo di introdurre i seguenti nuovi dispositivi di equipaggiamento dei veicoli, in conformità agli indirizzi comunitari: 1) sistema antibloccaggio in frenata (ABS) in tutte le autovetture di nuova costruzione a decorrere dal 1° luglio 2002; 2) *airbag* per guidatore e passeggero anteriore in tutte le autovetture di nuova costruzione a decorrere dal 1° luglio 2002; 3) avvisatore che segnali il superamento della velocità massima prevista; 4) avvisatore acustico che alla messa in moto del veicolo segnali che non risulta allacciata la cintura di sicurezza; 5) giubbotto o bandoliere catarifrangenti ad alta visibilità, da indossare nel caso in cui il conducente sia costretto ad uscire dal veicolo in situazioni di emergenza o pericolo. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei dispositivi di cui alla presente lettera sono definite dalla normativa comunitaria vigente in materia di omologazione di tali dispositivi;

v) prevedere che la mancata installazione o la manomissione dei dispositivi di cui alla lettera *u)* siano sanzionate analogamente a quanto già previsto per la mancata installazione o la manomissione di altre obbli-

gatorie dotazioni tecniche del veicolo; prevedere altresì, fermo restando quanto previsto ai numeri 1) e 2) della lettera *u*), che l'introduzione dell'obbligo di installazione dovrà riferirsi alle nuove immatricolazioni;

z) rivedere il sistema di classificazione dei veicoli in relazione alle caratteristiche costruttive ed alla destinazione d'uso. In particolare, nell'ambito di quelli qualificati atipici in base alla normativa vigente, individuare i velocipedi a pedalata assistita ed i veicoli a trazione elettrica, nonché le tavole a spinta e i trenini turistici trainanti più di un rimorchio;

aa) prevedere, in materia di sagoma limite, che gli autobus possano avere una lunghezza fino a 15 metri e conseguentemente stabilire lo scodamento del piano verticale in metri 1,50 in armonia con la normativa comunitaria;

bb) snellire e adeguare allo sviluppo tecnico il complesso delle norme relative alle caratteristiche costruttive e di equipaggiamento, agli accertamenti tecnici previsti per l'omologazione, nonché agli accertamenti dei requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli;

cc) regolamentare l'uso delle motoslitte, prevedendo l'obbligo del contrassegno identificativo, dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi nonché del possesso, per il conducente, del certificato di idoneità alla conduzione di cui alla lettera *iii*);

dd) prevedere che i pattini a rotelle, nonché le tavole a spinta, possano circolare nelle piste ciclabili e nelle altre aree urbane individuate nei piani urbani del traffico, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni. Per la circolazione in percorsi urbani ed extraurbani specificamente individuati, sono stabilite apposite norme di condotta;

ee) rivedere le categorie dei veicoli e dei rimorchi, nonché la disciplina delle macchine agricole ed operatrici, consentendo per queste ultime possibilità di utilizzazione più elastiche in relazione ad una meno rigida classificazione tipologica;

ff) rivedere la disciplina relativa al trasporto di materiali pericolosi ovvero di merci in condizioni di pericolo e alla circolazione dei relativi veicoli, prevedendo anche divieti o limitazioni di trasporto in tunnel o in gallerie, e prevedendo in ogni caso idonei percorsi alternativi;

gg) prevedere per gli autoveicoli, i rimorchi e i semirimorchi adibiti al trasporto di cose, la cui massa complessiva a pieno carico sia uguale o superiore a 3,5 tonnellate, nonché per tutti gli autoveicoli e rimorchi per trasporti specifici e ad uso speciale, l'obbligo di dotazione di dispositivi per rendere visibile la sagoma del mezzo anche nelle ore notturne e in condizioni di scarsa visibilità. Con uno o più decreti ministeriali sono definite le caratteristiche tecniche dei dispositivi di cui alla presente lettera;

hh) aggiornare e rivedere le norme per l'ammissione, l'immatricolazione e la cessazione della circolazione dei veicoli, per la distinzione della loro utilizzazione in uso proprio e in uso di terzi nonché per la disciplina, ai fini della circolazione, della locazione senza conducente anche con facoltà di acquisto e per la disciplina delle vendite con patto di riser-

vato dominio, nonché prevedere per i mezzi di proprietà dei comuni la possibilità dell'uso, a fini istituzionali, degli autobus di loro proprietà;

ii) aggiornare le norme per la revisione periodica dei veicoli, ridefinendo i criteri di qualificazione per le officine private autorizzate ad eseguire le revisioni, stabilendo la periodicità e le modalità dei controlli; prevedere l'estensione ai veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate della disciplina delle revisioni periodiche ad opera di officine private autorizzate, demandando al Ministero dei trasporti e della navigazione la determinazione, con specifici decreti ministeriali, delle modalità e dei tempi;

ll) rivedere la disciplina della patente di guida, del certificato di abilitazione professionale e degli altri documenti di circolazione con la semplificazione delle procedure e con il coordinamento delle competenze amministrative, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, nel rispetto delle norme comunitarie, al fine di adeguare e garantire la conduzione dei veicoli per una mobilità più sicura; prevedere inoltre, per gli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida di categoria B, C e D, anche speciali, l'obbligo di effettuare esercitazioni con le autoscuole, in autostrada o in strada extra-urbana assimilabile, anche in ore notturne; nel sistema di esame a questionario prevedere una diversificazione degli argomenti, e, correlativamente, una diversificazione della valutazione degli errori a seconda della gravità dell'errore;

mm) prevedere che, nel caso di guida con patente la cui validità sia scaduta, alla violazione consegua la sola sanzione amministrativa pecuniaria, nonché la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente di guida, disponendo la contestuale abrogazione del secondo e del terzo periodo del comma 7 dell'articolo 126 del nuovo codice della strada, introdotti dal comma 3 dell'articolo 19 del decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507;

nn) prevedere idonee misure alternative per il rilascio della patente di guida a soggetti con scarsa scolarizzazione o con limitata comprensione della lingua italiana;

oo) ampliare le competenze del Comitato tecnico di cui all'articolo 119, comma 10, del nuovo codice della strada, al fine 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) elaborare proposte di indirizzo e coordinamento delle commissioni mediche locali;

3) esprimere pareri per i nuovi adattamenti e dispositivi per la guida dei veicoli da parte di persone disabili o il loro trasporto, previa eventuale valutazione con prove e test;

4) 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;

pp) prevedere che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche ed eventualmente anche di segnalazioni tattili, e che gli stessi attraversamenti siano strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di *handicap*, ed in particolare dei soggetti non vedenti;

qq) introdurre la patente a punti, secondo i seguenti criteri:

1) la validità delle patenti di guida indicate nell'articolo 116 del nuovo codice della strada, fermi restando i periodi di validità fissati dall'articolo 126 dello stesso codice, dovrà essere subordinata alla sussistenza di un punteggio da 0 a 20. All'atto del rilascio della patente viene attribuito un punteggio di 20 punti. Analogo punteggio viene attribuito a tutte le patenti in corso di validità alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui all'articolo 1, comma 1, della presente legge. I punteggi sono annotati nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 del nuovo codice della strada. Fatte salve le sanzioni del ritiro della patente ed il cumulo con eventuali sanzioni pecuniarie, ove previste, determina la sanzione della sottrazione di punti la violazione di una delle norme alle quali fa rinvio l'attuale formulazione dell'articolo 129, comma 1, del nuovo codice della strada ovvero di una delle norme di comportamento indicate nel titolo V dello stesso codice;

2) la violazione di una delle norme per le quali, ai sensi dell'attuale formulazione del citato articolo 129, comma 1, del nuovo codice della strada, è prevista la sospensione della patente già alla prima violazione, comporta la sanzione della sottrazione di dieci punti. La violazione di una delle norme per le quali, ai sensi dell'attuale formulazione del medesimo articolo 129, comma 1, è prevista la sospensione della patente alla seconda violazione, comporta la sanzione della sottrazione di cinque punti. La violazione di una delle restanti norme contenute nel citato titolo V comporta la sanzione della perdita di punti, da uno a quattro, in relazione al grado di pericolosità insito nella norma violata. Per le violazioni che comportano perdita di punteggio, l'organo da cui dipende l'agente accertatore, entro tre giorni dalla definizione della contestazione effettuata, deve darne notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, per via telematica o su supporto magnetico secondo i tracciati record stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri. La frequenza di corsi di aggiornamento, i cui programmi saranno definiti con regolamento dal Ministro dei trasporti e della navigazione e che saranno organizzati da soggetti pubblici e privati a ciò autorizzati o dalle autoscuole, consentirà di acquisire sei punti. L'attestato di frequenza di corsi di aggiornamento dovrà essere trasmesso all'ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri competente per territorio, per l'aggiornamento dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. La mancanza, per il periodo di tre anni, di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la sospensione della patente ai sensi del citato articolo 129, ovvero di violazioni sanzionate anche con perdita di punteggio determinerà la nuova attribuzione del completo punteggio iniziale. Le viola-

zioni poste in essere nei primi cinque anni dal rilascio della patente comportano la sottrazione di punti in misura doppia rispetto a quanto stabilito dalle singole norme. Non può essere cumulato un punteggio superiore a 20. Di ogni variazione di punteggio l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida informerà il titolare della patente. Sistemi automatici di comunicazione consentiranno a ciascun abilitato alla guida di controllare in tempo reale lo stato della propria patente;

rr) prevedere la sanzione del fermo amministrativo per i veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate per la violazione delle norme di cui al titolo V del nuovo codice della strada, subordinando la revoca del fermo amministrativo al pagamento della sanzione pecuniaria, ovvero alla prestazione di una garanzia, reale o personale, anche da parte di un soggetto garante residente in uno Stato dell'Unione europea;

ss) rivedere la disciplina del ritiro, della sospensione, della revoca e della revoca della patente di guida e degli altri documenti di circolazione, anche con riferimento ai soggetti sottoposti a misure di sicurezza personale e a misure di prevenzione e prevedere la sanzione amministrativa della revoca della patente per il conducente di autobus e di veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, ovvero di complessi di veicoli, nel caso di guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche ovvero in condizioni di alterazione fisica o psichica correlata all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope;

tt) rivedere la disciplina della circolazione di prova dei veicoli, inserendo tra i soggetti autorizzati anche i laboratori sperimentali e consentendo la circolazione ai veicoli in presenza del titolare dell'autorizzazione, di un suo dipendente munito di delega, ovvero di soggetti in rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione, purché tale rapporto sia attestato da idonea documentazione ed il collaboratore sia munito di delega;

uu) rivedere la disciplina delle limitazioni alla circolazione sulle autostrade, prevedendo che il divieto per i motocicli sia determinato sulla base della potenza e non della cilindrata, e richiedendo comunque la maggiore età del conducente;

vv) prevedere, ai fini della tutela della salute, l'obbligo da parte delle strutture sanitarie di base e di quelle a tali fini equiparate, di effettuare, nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, a richiesta dell'autorità preposta alla vigilanza, gli esami necessari ad accertare il tasso alcolemico e la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope sui conducenti e sui pedoni coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, nonché l'obbligo del rilascio agli organi di polizia stradale della relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge ed alle indicazioni contenute nel Piano nazionale della sicurezza stradale, e disponendo altresì l'espressa abrogazione del primo e

del secondo periodo del comma 3 dell'articolo 116 del nuovo codice della strada;

zz) prevedere, nei limiti dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale, per 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, l'obbligo di comunicazione agli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri dei casi di coma di durata superiore alle 48 ore. In seguito a tale comunicazione, prevedere 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. Prevedere inoltre il ripristino del certificato anamnestico, il quale, all'atto del rilascio e del rinnovo della patente di guida, attesti l'esistenza di qualsiasi condizione clinica atta a compromettere l'idoneità al conseguimento del documento sopraindicato;

aaa) prevedere la semplificazione e lo snellimento delle procedure di immatricolazione, revisione e circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché l'introduzione di misure volte ad agevolare lo svolgimento di raduni e gare e la conservazione di tutta la documentazione originaria;

bbb) prevedere che, per le gare ciclistiche, quando la sicurezza della circolazione lo renda necessario, possa essere imposto un servizio di scorta della specialità Polizia stradale della Polizia di Stato, ovvero, in sua vece o in suo ausilio, una scorta tecnica effettuata da persone incaricate munite di apposita abilitazione. Con disciplinare tecnico, approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità per l'abilitazione delle persone autorizzate ad eseguire la scorta tecnica, i dispositivi e le caratteristiche dei veicoli adibiti al servizio di scorta, nonché le relative modalità di svolgimento. L'abilitazione del personale è rilasciata dal Ministero dell'interno;

ccc) definire misure contro la manomissione dei ciclomotori a due ruote e tre ruote e dei motocicli, aventi lo scopo di impedire modifiche non autorizzate che possono compromettere la sicurezza, aumentando le prestazioni dei veicoli, al fine di assicurare la tutela dell'ambiente e di ridurre l'incidentalità, anche prevedendo l'obbligatorietà della targhetta di controllo antimanomissione, in ottemperanza alla direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote;

ddd) introdurre l'obbligo per i ciclomotori ed i motocicli in marcia della costante accensione del proiettore anabbagliante e delle luci di posizione;

eee) prevedere facilitazioni ed agevolazioni fiscali per l'immatricolazione dei veicoli a due, tre o quattro ruote a trazione elettrica o per quelli con diversi metodi di trazione uno dei quali sia quello elettrico;

fff) prevedere che le esercitazioni di guida degli autoveicoli non possano essere effettuate da chi non abbia già conseguito la patente di categoria A o il certificato di idoneità alla conduzione di ciclomotori o non abbia già superato l'esame teorico di abilitazione, salvo che il veicolo su cui avviene l'esercitazione sia munito di doppi comandi a pedale, almeno per il freno di servizio e per l'innesto a frizione;

ggg) prevedere la possibilità di trasportare sui ciclomotori un passeggero, subordinandola alla conformità del veicolo alle caratteristiche costruttive e funzionali di idoneità definite con il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada ed alla maggiore età del conducente;

hhh) stabilire il divieto di collocare all'interno dei veicoli adibiti al trasporto delle persone oggetti pesanti o voluminosi, entro i limiti stabiliti nel regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, non adeguatamente fissati, onde garantire la sicurezza dei trasportati;

iii) stabilire che:

1) ai soggetti che, alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui all'articolo 1, comma 1, della presente legge, non abbiano conseguito la maggiore età, non è consentito condurre ciclomotori senza avere conseguito il certificato di idoneità alla conduzione rilasciato dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri;

2) sono autorizzati alla conduzione dei ciclomotori i titolari di patente di guida per la conduzione di autoveicoli e motoveicoli;

3) le autoscuole organizzano corsi di preparazione per il rilascio del certificato di idoneità alla conduzione di ciclomotori da conseguire a seguito di una prova finale;

4) i giovani che frequentano istituzioni scolastiche statali o non statali di istruzione secondaria possono ottenere il certificato di cui al numero 1) della presente lettera, a titolo gratuito, frequentando corsi appositamente organizzati, prevalentemente con personale insegnante o istruttori delle autoscuole, all'interno della scuola, nell'ambito dell'autonomia scolastica e delle risorse finanziarie di cui al numero 7) della presente lettera ad esse assegnate a tale scopo;

5) gli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri partecipano con un proprio funzionario alla prova finale da espletare in ambito scolastico, alla presenza dell'operatore responsabile della gestione dei corsi;

6) i corsi e le relative prove sono organizzati sulla base di ipotesi di intesa sottoscritte dalle province, dalle istituzioni scolastiche autonome, dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri, e di collaborazioni con comuni, autoscuole, istituzioni e associazioni pubbliche e private impegnate in attività collegate alla circolazione stradale. Le direttive, le modalità e i programmi dei corsi e delle relative prove sono de-

finiti, sulla base della normativa comunitaria, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il Ministro della pubblica istruzione, emanato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge;

7) al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale, e per dotarla delle risorse necessarie all'assolvimento del nuovo obbligo di organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione di ciclomotori, sia destinato a tali finalità il 7,5 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti ad organi dello Stato, da assegnare al Ministero della pubblica istruzione. Resta inalterata l'attribuzione del 15 per cento degli stessi proventi stabilita dall'articolo 32, comma 4, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per le finalità già indicate dall'articolo 208 del nuovo codice della strada e per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale;

lll) istituire, ferma restando l'attuale natura di bene mobile comune, un archivio pubblico dei ciclomotori, compresi i quadricicli, presso il quale vengano comunicati ed abbinati il modello, il telaio ed il proprietario, con procedure semplificate;

mmm) aggiornare la disciplina della targatura, prevedendo, con opportune modalità, la possibilità di ottenere a titolo oneroso, ferma restando l'attuale sequenza alfanumerica, targhe personalizzate, determinando procedure semplici e rapide di fabbricazione e distribuzione delle stesse targhe;

nnn) rivedere la normativa relativa ai limiti di velocità ed alla omologazione dei veicoli adibiti ai trasporti eccezionali, uniformandola a quella vigente negli altri Stati dell'Unione europea;

ooo) prevedere che il termine per la notifica della contestazione, nell'ipotesi di identificazione dell'effettivo trasgressore o degli altri soggetti responsabili avvenuta successivamente alla commissione della violazione, decorra dalla data in cui risultino dai pubblici registri l'intestazione o le altre qualifiche dei soggetti responsabili, o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione;

ppp) escludere dalla disciplina prevista per la circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero o stranieri, di cui all'articolo 134 del nuovo codice della strada, la sanzione accessoria della confisca del veicolo, nel caso di guida con carta di circolazione scaduta, qualora sia disposta la proroga della carta di circolazione successivamente al sequestro del veicolo;

qqq) ridefinire la responsabilità degli enti proprietari di strade, dei proprietari dei fondi limitrofi e degli altri soggetti interessati, in relazione alla costruzione e manutenzione dei muri di sostegno e delle ripe;

rrr) prevedere che per le pertinenze di servizio costituite da impianti di distribuzione di carburanti esistenti alla data del 31 dicembre 1992, nei tratti di strade statali fuori dei centri abitati, come delimitati

ai sensi dell'articolo 4 del nuovo codice della strada, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, si applicano le disposizioni vigenti in materia per i centri abitati, fatte salve le disposizioni specifiche riguardanti la riorganizzazione della rete di distribuzione dei carburanti;

sss) prevedere, all'articolo 23, comma 13-ter, del nuovo codice della strada, la soppressione delle parole: «, di insegne di esercizio»;

ttt) prevedere forme di responsabilità a carico degli enti proprietari, concessionari o gestori di strade o autostrade, per i danni alle cose o alle persone causati dai difetti di progettazione, realizzazione o manutenzione delle stesse strade o autostrade.

EMENDAMENTI

2.1

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera d) dopo le parole: «presidente della giunta regionale» inserire le seguenti: «il quale può delegare l'esercizio delle suddette funzioni al Sindaco».

2.2

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, sopprimere la lettera e).

2.3

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera f) premettere al punto 1) i seguenti:

«01) attribuire la competenza in materia di declassificazione agli enti locali rispettivi proprietari delle strade;

01-bis) prevedere che in caso di declassificazione derivante da una destinazione diversa da quella stradale, l'area è trasferita dal demanio al patrimonio disponibile degli enti proprietari».

2.4

THALER AUSSERHOFER, PINGGERA, DONDEYNAZ

Ritirato e trasformato nell'odg n. 540

Al comma 1, lettera f), numero 2) dopo le parole: «la presenza di nebbia,» inserire le seguenti: «l'obbligo di illuminare gli attraversamenti pedonali,».

2.5

THALER AUSSERHOFER, PINGGERA, DONDEYNAZ

Ritirato

Al comma 1, lettera f), numero 2) dopo le parole: «nonché di guard-rail» inserire le seguenti: «o barriere».

2.6

THALER AUSSERHOFER, PINGGERA, DONDEYNAZ

Ritirato

Al comma 1, lettera f), numero 5) sopprimere la seguente parola: «pubblicità».

2.7

SARTO

Ritirato

Al comma 1, lettera f), dopo il numero 5), aggiungere il seguente:

«5-bis. Rivedere la classificazione delle strade prevedendo, dopo le strade locali, una nuova categoria di strade di interesse storico e paesag-gistico cui applicare una speciale normativa per la conservazione e il restauro, nonché particolari norme per la circolazione».

2.8

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera f), inserire la seguente:

«f-bis) attribuire ai comuni la facoltà di autorizzare distanze inferiori a quelle stabilite dalla normativa vigente, per l'apertura di nuovi passi car-rabili».

2.9

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera i), dopo le parole: «nei centri abitati», aggiungere le seguenti: «prevedendo adeguate risorse finanziarie aggiuntive in sede di determinazione annuale dei trasferimenti da parte del Ministero del tesoro».

2.10

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera o), secondo periodo, sostituire le parole: «devono essere destinati in via prioritaria», con le seguenti: «possono essere destinati, nella misura non superiore al 5 per cento,».

2.11

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera o), secondo periodo, sostituire le parole: «devono essere destinati in via prioritaria» con le seguenti: «possono essere destinati».

2.12

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera q), dopo le parole: «indirizzo di livello nazionale», aggiungere le seguenti: «prevedendo adeguate risorse finanziarie aggiuntive in sede di determinazione annuale dei trasferimenti da parte del Ministero del tesoro».

2.13

NAPOLI Roberto

Ritirato e trasformato nell'odg n. 530

Al comma 1, dopo la lettera cc), aggiungere la seguente:

«cc-bis) definire per l'accertamento dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida le rispettive competenze tecnico-scientifiche e professionali dei medici e degli psicologi e stabilire la presenza di questi nelle

commissioni mediche locali, nonché nel Comitato tecnico di cui all'articolo 119, commi 2, 4 e 10».

2.14

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera ee), inserire la seguente:

«*ee-bis*) rivedere la normativa che disciplina l'accesso alla motorizzazione civile per l'assistenza in materia di circolazione stradale delle macchine agricole equiparandole a quella prevista per l'autotrasporto;».

2.15

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera ee), inserire la seguente:

«*ee-bis*) semplificare la disciplina concernente le officine di autoriparazione ad uso interno delle aziende agricole e agromeccaniche;».

2.16

THALER AUSSERHOFER, PINGGERA, DONDEYNAZ

Ritirato

Al comma 1, alla lettera ff), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «evitando i centri abitati».

2.17

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera ii), aggiungere la seguente:

«*ii-bis*) prevedere che il rilascio del certificato di assicurazione per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, sia subordinato alla presentazione, da parte del proprietario del veicolo stesso, di documentazione attestante l'avvenuta revisione».

2.18

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, sostituire la lettera nn), con la seguente:

«nn) prevedere, ai fini del conseguimento della patente di guida il possesso, almeno, del diploma di scuola media inferiore».

2.19

BONATESTA

Ritirato e trasformato nell'odg n. 510

Al comma 1, lettera oo), numero 3), dopo le parole: «con prove e test», aggiungere le seguenti: «anche in accordo con la Commissione nazionale per l'assistenza protesica, istituita presso il Ministero della sanità, al fine di ricomprendere i suddetti adattamenti per la guida e il trasporto fra quelli erogabili nell'ambito della disciplina del decreto ministeriale n. 332 del 1999 del Ministero della sanità, rivisto anche alla luce dell'articolo 27 della legge quadro sull'handicap n. 104 del 1992».

2.20

BONATESTA

Ritirato

Al comma 1, alla lettera pp), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e, ove necessario, prevedere comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente».

2.21

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 1), primo periodo, sostituire le parole: «un punteggio da 0 a 20» con le seguenti: «punteggi da 0 a 25».

2.22

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 1), secondo periodo, sostituire le parole: «punteggio di 20 punti» con le seguenti: «punteggio di 25 punti».

2.23

LUBRANO DI RICCO

Ritirato e trasformato nell'odg n. 800

Al comma 1, lettera qq), al numero 2), terzo periodo, dopo le parole: «La violazione» aggiungere le seguenti parole: «immediatamente contestata al trasgressore».

2.24

BORNACIN

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 2), terzo periodo, dopo le parole: «La violazione di una delle restanti norme contenute nel citato titolo V» aggiungere le seguenti: «ove le stesse comportino, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria anche l'applicazione di sanzioni accessorie».

2.25

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 2), settimo periodo, sostituire le parole: «periodo di tre anni» con le seguenti: «periodo di due anni».

2.26

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 2), settimo periodo, dopo le parole: «sospensione della patente ai sensi del citato articolo 129, ovvero» inserire le seguenti: «, per il periodo di due anni».

2.27

BORNACIN

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 2), settimo periodo, dopo le parole: «determinerà la nuova attribuzione del completo punteggio iniziale» aggiungere le seguenti: «o qualora questo sia ancora integro l'attribuzione di ulteriori 5 punti, fino ad un totale complessivo di 40 punti»; al nono periodo sopprimere le parole: «non può essere cumulato un punteggio superiore a 20».

2.28

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, lettera qq), al numero 2), nono periodo, sostituire le parole: «punteggio superiore a 20» con le seguenti: «punteggio superiore a 25».

2.29

BORNACIN

Ritirato

Al comma 1, sopprimere la lettera rr).

2.30

BONATESTA

Ritirato e trasformato nell'odg n. 520

Al comma 1, lettera zz), terzo periodo, dopo le parole: «o su apposito simulatore», aggiungere le seguenti: «individuabile presso strutture riabilitative pubbliche o presso le stesse Commissioni Mediche Locali o in strutture private accreditate o convenzionate con finalità di permettere alle persone disabili la prova e la simulazione di guida con apposito strumenti».

2.31

NAPOLI Roberto

Ritirato

Al comma 1, lettera iii), numero 4, sostituire le parole da: «prevalentemente» fino a: «interno della scuola» con le altre: «con personale inse-

gnante, istruttori delle autoscuole, e degli enti ed associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale già individuati con decreto del Ministro dei lavori pubblici».

2.32

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, lettera iii), numero 7), primo periodo, dopo le parole: «Ministero della pubblica istruzione», inserire le seguenti: «che provvede ad un'equa ripartizione tra istituzioni scolastiche statali e non statali».

2.33

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, sopprimere la lettera ooo).

2.34

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, sostituire la lettera ooo), con la seguente:

«ooo) semplificare il procedimento di opposizione innanzi all'autorità giudiziaria di cui all'articolo 205 del nuovo codice della strada anche consentendo l'elezione di domicilio ai fini del procedimento presso la residenza dell'opponente e l'invio dell'atto di opposizione per raccomandata con ricevuta di ritorno alla cancelleria dell'autorità giudiziaria competente;».

2.35

BORNACIN, CUSIMANO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera ooo), inserire la seguente:

«ooo-bis) semplificare il procedimento di opposizione innanzi all'autorità giudiziaria di cui all'articolo 205 del nuovo codice della strada anche consentendo l'elezione di domicilio ai fini del procedimento presso

la residenza dell'opponente e l'invio dell'atto di opposizione per raccomandata con ricevuta di ritorno alla cancelleria dell'autorità giudiziaria competente;».

2.36

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera ttt), inserire la seguente:

«*ttt-bis*) rivedere la disciplina dell'utilizzo delle apparecchiature di rilevamento di cui all'articolo 142, comma 6, stabilendo in particolare:

1) che le suddette apparecchiature siano collocate prima delle curve ed in posizione ben visibile;

2) che gli assi delle apparecchiature siano perfettamente perpendicolari, al fine di un corretto funzionamento delle stesse;

3) che sia prevista una seconda pattuglia della polizia stradale al fine di consentire la contestazione immediata della violazione.

2.37

LEONI, CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera ttt), aggiungere la seguente:

«*ttt-bis*) ripristinare la sigla della provincia di residenza dell'intestatario della carta di circolazione considerando la stessa parte integrante della targa nonché prevedere l'apposizione dello stemma e del nome della regione del cui territorio rientra la provincia».

ORDINI DEL GIORNO**9.4976.1**

WILDE, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premessi che:

è noto che dall'anno 1992 il cosiddetto «superbollo» per le vetture alimentate con motore diesel viene pagato solo dai possessori delle vetture immatricolate prima di quella data;

la giustificazione del tributo addotta negli scorsi anni, fonte di giustificate richieste di abolizione di questo ingiusto balzello discriminante per decine di migliaia di cittadini, è stata quella che tale forma di combustibile fosse altamente inquinante;

nel corso di questi anni da più parti è stato affermato che il diesel, dal punto di vista meramente tecnico, non è assolutamente inquinante, riconoscendo, in tal modo, la validità delle motivazioni addotte dalle case automobilistiche, dalle associazioni di cittadini e dalla stampa specializzata del settore,

impegna il Governo:

ad adottare, tempestivamente, gli opportuni provvedimenti per eliminare una palese ingiustizia che è fortemente discriminante per i possessori di vetture diesel immatricolate prima del 1992.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.2

BRIGNONE, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premessi che:

la direttiva comunitaria 98/70, allo scopo di tutelare l'ambiente prevedendo la riduzione di emissioni inquinanti, ha vietato l'impiego della benzina super ossia della benzina con il piombo a partire dal 1° gennaio 2000;

al fine di consentire il rinnovo del parco veicolare l'Italia ha chiesto ed ottenuto, con la comunicazione del dicembre 1999, la proroga all'uso della benzina super fino al 1° gennaio 2002;

considerato che in Italia circolano circa 14 milioni di vetture non catalizzate che necessariamente nei prossimi dieci mesi dovranno essere sostituite o comunque adeguate all'uso dei carburanti meno inquinanti comportando per i proprietari delle stesse l'esborso di ingenti somme di denaro;

tenuto conto che in Italia sono oltre 400 mila le vetture catalizzate usate invendute per un immobilizzo complessivo di circa 3.800 miliardi di lire,

impegna il Governo:

ad intraprendere le opportune iniziative, anche a carattere fiscale, che incentivino la sostituzione di un veicolo non catalizzato con un veicolo usato catalizzato al fine di consentire un più rapido rinnovo del parco veicolare soprattutto da parte di coloro i quali non potrebbero affrontare le ingenti spese richieste per acquistare una vettura nuova catalizzata.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.3

SARTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premesso che;

l'articolo 2 del disegno di legge n. 4976, lettera *f*), al numero 1 delega il Governo a distinguere in base ad idonei parametri tecnici fra le autostrade con almeno tre corsie di marcia per ogni senso di marcia oltre alla corsia di emergenza, le autostrade che non hanno tale configurazione e le autostrade di collegamento aperte al traffico locale;

che l'articolo 21 della legge 24 novembre 2000 n. 340, dettando criteri per la costruzione di nuove strade e autostrade, prevede al comma 3 che gli articoli da 37-*bis* a 38 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, si applicano anche alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie di interesse nazionale per le quali sono utilizzabili sistemi di pedaggiamento;

che la predetta disposizione ha la finalità innovativa di garantire un maggior utilizzo del *project financing*, finora applicabile solo alle autostrade, e di poter scegliere, laddove si ritengano necessari nuovi interventi di carattere infrastrutturale, invece che tipologie autostradali, che hanno forti impatti col territorio e si prestano più al traffico di scorrimento su medie e lunghe distanze, la costruzione o l'adeguamento di infrastrutture viarie a carattere superstradale a pedaggiamento parziale o totale, che garantiscono maggiore flessibilità nel tracciato, apertura al traffico locale, maggior rispetto dell'ambiente e miglior aderenza alle esigenze del tessuto economico-sociale dei territori attraversati;

impegna il Governo:

a valorizzare, nella classificazione delle strade di cui all'articolo 2 lettera *f*) del disegno di legge n. 4976, in particolare in riferimento ai sistemi di collegamento aperti al traffico locale, non solo la tipologia autostradale, ma anche infrastrutture di carattere stradale e super stradale, nell'ottica della indispensabile coerenza con il rilievo ad esse attribuito dall'articolo 21 della legge 24 novembre 2000 n. 340, che detta i criteri per la costruzione di nuove infrastrutture viarie;

a garantire comunque che per autostrada di collegamento si intenda un segmento limitato, avente effettivamente funzione di stretta e indispensabile connessione tecnica con un'arteria stradale o autostradale e non tratti autostradali dotati di specifica autonomia funzionale e di significativa estensione.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.4

SARTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premessi che:

l'articolo 2 del disegno di legge n. 4976, lettera *h*), numero 7, delega il Governo a operare per una progressiva separazione del traffico su gomma dal traffico pedonale e ciclistico;

il disegno di legge n. 4976 indica tra gli obiettivi primari da perseguire la sicurezza degli utenti della strada,

impegna il Governo:

a valorizzare la mobilità ciclistica, in particolare attuando la legge n. 366/98 e prevedendo l'obbligo di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico nelle aree urbane, negli incroci e nelle vicinanze del traffico motorizzato, l'obbligo di cartelli segnaletici relativi ad itinerari ciclabili, la predisposizione di appositi posteggi urbani nei luoghi di interscambio con mezzi pubblici e strutture per il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici;

a incentivare nella costruzione di nuove strade e nella ristrutturazione di quelle già esistenti, la realizzazione di piste ciclabili e ciclopedonali.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.5

WILDE, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premessi che,

tra i principi e criteri direttivi, la lettera *i*) stabilisce l'obbligo per i Comuni che non siano già obbligati a redigere il piano urbano del traffico, a redigere un programma di interventi allo scopo di accrescere la sicurezza stradale e al fine di migliorare la circolazione stradale nei centri urbani,

impegna il Governo:

a prevedere, in sede di determinazione annuale dei trasferimenti da parte del Ministero del tesoro, il trasferimento delle opportune risorse finanziarie aggiuntive, per l'espletamento delle ulteriori funzioni che vengono attribuite ai Comuni a seguito dell'applicazione della citata lettera *i*) di cui in premessa.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.6

MAZZUCA POGGIOLINI, MIGNONE

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerato che la normativa comunitaria in vigore (Dir. 96/53 CE) in materia di circolazione dei veicoli e relative masse e dimensioni non prevede al momento attuale che gli autobus possano avere una lunghezza fino a 15 metri ed uno scodamento del piano verticale di metri 1,50;

considerato che è in corso di discussione presso il Parlamento europeo la revisione della citata Direttiva con riferimento anche alla lunghezza ed ai requisiti tecnici delle nuove configurazioni dei veicoli,

impegna il Governo:

ad attendere l'approvazione della nuova Direttiva europea prima di esercitare la delega secondo i criteri fissati dall'articolo 2, comma 1, lettera *aa*) per evitare norme nazionali non conformi alla normativa comunitaria e non costringere l'industria del settore a due modifiche di prodotto in un breve lasso di tempo, la prima per adeguarsi al Codice della strada,

la seconda per adeguarsi alle disposizioni comunitarie. Ciò tenuto anche conto del fatto che la direttiva 83/189 CEE e successive modificazioni prevede una procedura di informazione preventiva della Commissione europea e sospensione della normativa tecnica in corso di emanazione, soprattutto se è prevista una legislazione comunitaria che regolamenti la stessa materia.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.7

SARTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premessi che:

l'articolo 2 del disegno di legge n. 4976, lettera cc), delega il Governo a regolamentare l'uso delle motoslitte,

impegna il Governo:

a garantire, nell'ambito della regolamentazione dell'uso delle motoslitte, gli obiettivi primari della salvaguardia, tranquillità e sicurezza dell'ambiente montano – la cui piena fruizione richiede il rispetto delle sue preziose caratteristiche – in particolare dal punto di vista della prevenzione dell'impatto acustico e dei rischi legati all'utilizzo di tali mezzi di trasporto.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.8

GERMANÀ

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione dell'atto Senato 4976 «Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada»,

impegna il Governo:

a rivedere la normativa che disciplina l'accesso alla motorizzazione civile per l'assistenza in materia di circolazione stradale delle macchine agricole equiparandola a quella prevista per l'autotrasporto.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.9

GIARETTA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

premesso:

che il vigente Codice della Strada prevede all'articolo 188 particolari agevolazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide;

che il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, agli articoli 11 e 12 ha dettato norme specifiche sulla circolazione e sosta dei veicoli a servizio delle persone disabili, prevedendo tra l'altro il rilascio da parte dei comuni alle persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta e ai non vedenti di apposito contrassegno per l'accesso e la sosta nelle zone a traffico limitato e nelle aree pedonali urbane;

che molte Amministrazioni Comunali hanno dato una previsione del tutto restrittiva delle norme sopra richiamate, nel senso di prevedere il rilascio di detti contrassegni in conseguenza di invalidità di carattere fisico, non prendendo in considerazione i casi di grave disabilità intellettive, che pure impediscono l'autonoma capacità motoria dell'interessato,

impegna il Governo:

nell'esercizio della delega di cui al presente disegno di legge a chiarire in modo specifico il diritto dei disabili intellettivi gravi a poter usufruire delle agevolazioni nelle premesse richiamate».

(*) Accolto dal Governo

9.4976.10

LA COMMISSIONE

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

premesso:

che il vigente Codice della Strada prevede all'articolo 188 particolari agevolazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide;

che il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, agli articoli 11 e 12 ha dettato norme specifiche sulla circolazione e sosta dei veicoli a servizio delle persone disabili, prevedendo tra l'altro il rilascio da parte dei comuni alle persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta e ai non vedenti di apposito contrassegno per l'accesso e la sosta nelle zone a traffico limitato e nelle aree pedonali urbane;

che molte Amministrazioni Comunali hanno dato una previsione del tutto restrittiva delle norme sopra richiamate, nel senso di prevedere il rilascio di detti contrassegni in conseguenza di invalidità di carattere fisico, non prendendo in considerazione i casi di grave disabilità intellettive, che pure impediscono l'autonoma capacità motoria dell'interessato,

impegna il Governo:

nell'esercizio della delega di cui al presente disegno di legge a chiarire in modo specifico il diritto dei disabili intellettivi gravi a poter usufruire delle agevolazioni nelle premesse richiamate».

(*) Accolto dal Governo

9.4976.11

BONATESTA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerando l'articolo 196 del Regolamento del Codice della Strada che fissa i limiti al di sopra dei quali le sedie a ruote sono considerate veicoli;

preso atto che tali limiti fanno considerare una buona parte delle carrozzine quali veicoli, il che impone innanzitutto che queste debbano rispettare le norme di comportamento fissate per tale categoria e cioè, ad esempio: non salire sui marciapiedi, non frequentare le aree riservate ai pedoni, non servirsi degli attraversamenti pedonali e molti altri divieti;

visto che ciò comporta un considerevole aumento dei disagi alla mobilità che già i disabili vivono quotidianamente nelle nostre città;

considerato, inoltre, che classificare alcune sedie a ruote come veicoli impone l'obbligo di assicurare tali mezzi di trasporto, settore che nello specifico necessita di una particolare regolamentazione anche in ragione del fatto che fra molte compagnie di assicurazione vige una diffusa resistenza a stipulare tali polizze,

impegna il Governo:

a tener conto, nell'esercizio della delega conferitagli per la revisione del nuovo codice della strada, dell'opportunità di riconsiderare le norme che disciplinano la definizione dei mezzi destinati alla mobilità

delle persone disabili limitando il più possibile i requisiti che ne consentano la qualificazione di veicoli.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.12

MORO, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premesso che:

in relazione alla patente a punti, tra i principi e criteri direttivi, la lettera *qq*), al numero 2 prevede che la partecipazione ai corsi di aggiornamento consentirà l'acquisizione di sei punti;

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

negli altri Paesi gli psicologi vengono utilizzati sistematicamente nel «driver improvement and rehabilitation» ossia nel miglioramento e nella riabilitazione dei conducenti che hanno commesso infrazioni tali da far perdere punti secondo le procedure che verrebbero inserite con la citata lettera *qq*) prevedendo l'introduzione anche nel nostro Paese della patente a punti,

impegna il Governo:

all'interno delle norme integrative e modificative al regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada da adottare ai sensi del successivo articolo 4 a definire gli interventi, nella valutazione delle abilità e nella riabilitazione dei conducenti, di competenza dei medici rispettivamente e degli psicologi, i quali sono comunque utilizzati nei corsi di aggiornamento di cui al punto 2) della lettera *qq*) dell'articolo 2, nonché nelle commissioni mediche e nel Comitato tecnico di cui all'articolo 119 del nuovo codice della strada.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.13

GERMANÀ

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione dell'A.S. 4976 recante «Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada»,

impegna il Governo:

all'interno delle norme integrative e modificative del regolamento adottate secondo le procedure di cui al successivo articolo 4, a definire nella valutazione delle abilità e nella riabilitazione dei conducenti gli interventi competenti rispettivamente ai medici ed agli psicologi. Tali figure professionali sono comunque da utilizzare nei corsi di aggiornamento di cui al punto 2 della lettera *qq*) dell'articolo 2 nonché nelle commissioni mediche e nel comitato tecnico di cui all'articolo 119 del nuovo codice della strada.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976. 14 (testo 2)

BRIGNONE

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premessi che:

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

tale limite è difficilmente rispettabile dai veicoli adibiti a turismo itinerante, che sono dotati di apposite attrezzature e serbatoi per equipaggi sino a sette persone;

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

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

impegna il Governo:

a prevedere una maggiorazione della massa complessiva conducibile con la patente B pari a 4,5 tonnellate quando si tratti di veicoli, anche trainanti un rimorchio, adibiti a turismo itinerante, oppure di autoveicoli con rimorchio attrezzato a turismo itinerante o al trasporto di attrezzi o animali per attività sportiva e ricreativa.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.15

MORO

Non posto in votazione (*)

Il Senato

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premesso che:

tra i principi e criteri direttivi, la lettera vv) prevede, ai fini della tutela della salute, l'obbligo da parte delle strutture sanitarie di base e di quelle a tali fini equiparate di effettuare gli esami necessari ad accertare il tasso alcoolemico e la presenza di sostanze psicotrope o stupefacenti sui conducenti e sui pedoni coinvolti in incidenti stradali e sottoposti a cure mediche;

per quanto riguarda la città di Udine, nella pratica ogni qualvolta che viene accertata il reato di «guida in stato di ebbrezza alcolica» l'organo di polizia lo segnala all'autorità giudiziaria, alla Prefettura (per la sospensione cautelare della patente) e all'Ufficio Provinciale della M.C.T.C. (per l'esame dei requisiti psicofisici), il quale a sua volta, al trasgressore prescrive sempre di effettuare la visita presso la Commissione medica provinciale e questa, anche se trattasi di prima violazione a carico dell'interessato, lo avvia al Sert;

considerato che il comma 2, dell'articolo 1, dello schema di decreto ministeriale recante «Organico e caratteristiche organizzative e funzionali dei servizi per le tossicodipendenze (SERT)», attualmente in discussione presso le competenti commissioni parlamentari per l'espressione del relativo parere, prevede che nell'ambito del Sert può essere individuata una specifica unità funzionale per interventi di prevenzione, trattamento e riabilitazione della dipendenza da alcool,

impegna il Governo:

a promuovere una campagna di informazione circa il tasso alcoolemico delle diverse bevande alcoliche;

a stabilire che nel caso in cui venga accertato il superamento, limitatamente alla prima volta, del limite massimo di concentrazione alcoolemica, il conducente stesso non venga sottoposto ai servizi del Sert.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.16

DE LUCA Athos, SARTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premesso che:

l'articolo 2 del disegno di legge n. 4976, lettera *ccc*) delega il Governo a definire misure contro la manomissione dei ciclomotori a due e tre ruote e dei motocicli;

che l'attuale normativa è al riguardo assai lacunosa;

che si diffonde sempre più, sia in ambito urbano che extraurbano, la circolazione di ciclomotori a quattro ruote

impegna il Governo:

ad introdurre una più specifica e severa disciplina sanzionatoria nei confronti di chi mette in commercio componenti o entità tecniche non omologate o non conformi al tipo omologato da utilizzare su ciclomotori e motocicli destinati alla circolazione su strada;

a rafforzare nel contempo la disciplina dei controlli di conformità al tipo omologato;

a prevedere sanzioni più rigorose per chiunque utilizza su strada ciclomotori e motocicli non omologati o con caratteristiche non conformi al tipo omologato;

a sopperire alla inadeguatezza del testo di cui l'articolo 2 del disegno di legge n. 4976, lettera *ccc*) nella parte in cui esclude, tra gli obiettivi delle misure antimanomissione, i ciclomotori a quattro ruote.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.17

SARTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premesso che:

l'articolo 2 del disegno di legge n. 4976, lettera *ddd*), delega il Governo a introdurre l'obbligo per i ciclomotori e i motocicli in marcia della costante accensione del proiettore anabbagliante e delle luci di posizione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di una progressiva introduzione di tale obbligo anche in relazione all'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli, con particolare riguardo alla circolazione su autostrade e superstrade e alla circolazione in particolari periodi dell'anno.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.18

LA COMMISSIONE

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

visto che i recenti dati ISTAT riferiscono oltre 1200 morti e più di 70.000 feriti l'anno a causa di incidenti motociclistici;

considerato l'aumento della viabilità del 600 per cento negli ultimi 25 anni;

vista l'insufficiente conoscenza, da parte di alcuni motociclisti, esentati dalla formazione alla guida, delle normative concernenti la circolazione stradale;

vista la massiccia diffusione di caschi di protezione non omologati e lo scarso controllo da parte delle forze dell'ordine;

considerato che la superficie visiva di un motociclo può essere di circa 60 per cento inferiore rispetto a quella di un autoveicolo;

considerato che la visibilità del motociclista può essere aumentata con l'utilizzo di materiale in grado di stabilire un sufficiente livello di contrasto (fluorescenza) e di rinviare una maggiore quantità di luce durante le ore notturne (rifrangenza);

considerato che in Francia dal 1997 è in vigore l'obbligo di elementi adesivi rifrangenti sui caschi dei motociclisti;

considerato che indumenti di lavoro dotati di strisce fluororifrangenti, sono già utilizzati da categorie professionali (Forze dell'ordine, operatori ecologici e della manutenzione stradale), quale mezzo di protezione passiva e pertanto la fluororifrangenza è entrata a far parte del patrimonio di sicurezza stradale poiché viene percepita dal conducente come un segnale di immediato pericolo, inducendolo alla massima prudenza,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le misure tecniche necessarie al fine di aumentare la visibilità del motociclista sia di giorno che di notte.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.19

MORO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premesso che la lettera *iii*), punto 4, in riferimento al certificato di idoneità prescritto per la conduzione dei ciclomotori prevede che i giovani che frequentano istituzioni scolastiche statali o non statali di istruzione secondaria possono ottenere il suddetto certificato, a titolo gratuito, frequentando corsi appositamente organizzati, prevalentemente con personale insegnante o istruttori delle autoscuole;

considerato che, quando si fa riferimento ai corsi appositamente organizzati, non è chiaro il personale insegnante deve intendersi quello delle autoscuole,

impegna il Governo:

a considerare, in sede di attuazione della presente legge delega, che il personale insegnante, di cui al citato punto 4), tenuto ad organizzare i corsi di preparazione per il rilascio del certificato di idoneità alla conduzione di ciclomotori, è il personale insegnante delle autoscuole.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.20

MORO, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premesso che:

il decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507, recante «Depenalizzazione dei reati minori e riforma del sistema sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 1, della legge 25 giugno 1999, n. 205», all'articolo 19 modifica alcuni articoli del codice della strada relativi alla guida dei veicoli;

in particolare, modificando il comma 7 dell'articolo 126 del codice della strada, il decreto legislativo stabilisce che chiunque guida con patente di guida la cui validità sia scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente di guida e del fermo del veicolo per un periodo di due mesi;

la suddetta modifica dell'articolo 126, suscita forti perplessità laddove stabilisce perentoriamente il fermo del veicolo per un periodo di due mesi, anche quando l'automobilista, che ad esempio si è dimenticato di rinnovare la patente di guida, abbia provveduto, prima del suddetto termine, a mettersi in regola,

impegna il Governo:

a prevedere la revoca del fermo amministrativo di qualsiasi mezzo all'atto del pagamento della sanzione pecuniaria di cui all'articolo 126, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, poiché il fermo del mezzo per un così lungo periodo va inteso come un vero e proprio sopruso, non solo a danno del comune cittadino che è costretto a sopportare delle inutili spese di deposito, ma, soprattutto, nei confronti di coloro che utilizzando il veicolo nello svolgimento del proprio lavoro si vedono costretti a perdere importanti giornate di lavoro oltre che a sostenere, appunto, le spese di deposito.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.21

GERMANÀ

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione dell'Atto Senato n. 4976, recante «Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada»,

impegna il Governo:

a semplificare il procedimento di opposizione innanzi all'autorità giudiziaria di cui all'articolo 205 del nuovo codice della strada anche consentendo l'elezione di domicilio, ai fini del procedimento, presso la residenza dell'opponente e l'invio dell'atto di opposizione per raccomandata con ricevuta di ritorno alla cancelleria dell'autorità giudiziaria competente.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.22

LAURO

Ritirato

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 4976 recante «Modifiche al codice della strada»,

impegna il Governo;

a contemplare uno specifico reato, oltre quello di omissione di soccorso, per coloro che, avendo provocato, ovvero essendo coinvolti, in incidente stradale con o senza feriti non si fermano a prestare assistenza e soccorso.

9.4976.23 (testo 2)

LAURO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 4976 recante «Modifiche al codice della strada»,

impegna il Governo:

a prevedere **l'inasprimento delle sanzioni accessorie applicate** a coloro che hanno provocato incidente stradale con o senza feriti, non assolvendo agli obblighi di assistenza e soccorso.

(*) Accolto dal Governo con le parole evidenziate che sostituiscono le altre: «la revoca della patente di guida».

9.4976.24

SARTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

premesso che:

a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), l'enorme patrimonio di strade storiche di alto valore paesaggistico e di interesse turistico distribuito in tutta Italia dovrebbe essere adeguato alle nuove norme funzionali e geometriche per la sicurezza stradale di cui al comma 1 dell'articolo 13 del codice;

tale adeguamento comporterebbe in quasi tutti i casi la eliminazione e l'ampliamento dei vecchi tracciati, con conseguente loro scomparsa parziale o totale e con la scomparsa, tra l'altro, degli elementi di arredo, ormai storici, che li caratterizzano (grandi alberature, muretti di bordo, vari tipi di barriere, cippi, pietre miliari, opere d'arte, eccetera);

le strade storiche rappresentano un patrimonio inestimabile per il loro pregio, in quanto i loro tracciati costituiscono in se e per il loro rapporto con la formazione storica del territorio elementi integranti e caratte-

rizzanti del paesaggio, ed offrono, per i viaggiatori che le percorrono, punti di osservazione dell'ambiente circostante di insostituibile bellezza. Sono cioè una insostituibile rete stradale di visita e di conoscenza turistico-culturale del nostro territorio storico e dei paesaggi italiani;

è necessario perciò prevedere specifiche norme di salvaguardia che permettano il recupero ed il restauro dei caratteri formali delle strade storiche, nel rispetto delle moderne esigenze di sicurezza della circolazione stradale;

sono in corso studi a questo proposito, come quello della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma «La Sapienza», che individuano e propongono per esempio particolari standard funzionali e geometrici per la messa in sicurezza delle barriere, delle alberature, dei muretti di bordo, e di tutti gli arredi che distinguono le strade storiche;

il comma 2 dell'articolo 13 del codice della strada vigente stabilisce una deroga all'adeguamento alle norme funzionali e geometriche per le strade esistenti allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentano l'adeguamento;

l'articolo 2 del disegno di legge di delega prevede la salvaguardia dei beni storici e artistici e delle zone sensibili dal punto di vista ambientale;

le richiamate disposizioni si limitano a tutelare determinati luoghi attraversati dalle strade storiche, ma non pervengono alla più moderna concezione della tutela del percorso in se medesimo nella sua continuità e nel suo rapporto con i valori del territorio circostante,

impegna il Governo:

a tener conto, nel decreto di attuazione della delega per la revisione del nuovo codice della strada, della necessità di tutelare e salvaguardare le strade storiche, prevedendo una nuova categoria di strade di interesse storico e paesaggistico cui applicare una speciale normativa per la conservazione e il restauro, nonché particolari norme per la circolazione;

a promuovere per tale scopo opportune intese ed il necessario coordinamento tra i ministri competenti;

a rispettare e valorizzare comunque, in ogni progetto che riguardi queste strade, i caratteri storici, ambientali e paesaggistici degli antichi tracciati stradali, verificando le soluzioni e i progetti con le competenti soprintendenze;

a definire appositi indirizzi per la valorizzazione delle strade storiche attraverso intese interministeriali, accordi di programma, anche a rilievo locale, e bandi di concorso per il recupero e la tutela delle strade storiche di maggiore interesse.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.25

STIFFONI, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premesso che:

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

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

allo stato attuale, invece, i conducenti con patente o permesso internazionale rilasciato da uno stato estero non appartenente alla CE possono guidare in Italia veicoli per i quali è valida la loro patente (o permesso) purché non siano residenti in Italia da oltre un anno;

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

se la patente, o il permesso, non sono conformi a modelli stabiliti in convenzioni internazionali cui abbia aderito anche l'Italia, devono essere accompagnati da una traduzione ufficiale in lingua italiana o da un documento equivalente,

impegna il Governo:

affinché, a tutela della sicurezza di tutti i cittadini, venga introdotto:

a) per gli extracomunitari provenienti da paesi che non hanno aderito a convenzioni internazionali sottoscritte dall'Italia e titolari di patente o di permesso internazionale l'obbligo, entro tre mesi dal rilascio del permesso di soggiorno, di svolgere gli esami al fine di acquisire la patente di guida italiana;

b) per gli extracomunitari provenienti da paesi aderenti alle convenzioni internazionali di cui sopra, l'obbligo, entro sei mesi dal rilascio del permesso di soggiorno, di superare un esame teorico-pratico di conferma della patente di cui sono titolari.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.26

STIFFONI, LEONI, CASTELLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premessi che:

l'articolo 136 del nuovo codice della strada stabilisce che i titolari di patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro della Comunità europea che hanno acquisito la residenza anagrafica in Italia possono convertire la propria patente di guida senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121;

il comma 2 del citato articolo 136, prevede che tali disposizioni si applicano, a condizione di reciprocità, anche ai titolari di patenti rilasciate da Paesi non comunitari:

considerato che molti cittadini italiani per ragioni di lavoro si sono recati in Australia e qualora decidessero di tornare stabilmente in Italia sarebbero costretti a sostenere l'esame di idoneità di cui al suddetto articolo 121,

impegna il Governo:

ad intraprendere le opportune iniziative per la stipulazione di un accordo di reciprocità con l'Australia, affinché gli italiani titolari di patente in corso di validità, rilasciata dal Governo australiano, possano procedere alla conversione della stessa senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, qualora decidessero di rientrare nel Paese di origine.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.27

WILDE, LEONI, CASTELLI

Ritirato

Il Senato,

esaminato il testo unificato concernente la delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

premesso che:

i Comuni a particolare valenza turistica nei periodi estivi vedono aumentati i propri abitanti e ciò comporta conseguentemente anche un aumento del traffico veicolare;

nel periodo estivo il compito dei soggetti preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale è più intenso;

i suddetti Comuni si trovano nell'impossibilità di poter recuperare le somme derivanti dalle multe per violazione delle norme del codice della strada quando le medesime vengono elevate ai cittadini stranieri residenti all'estero,

impegna il Governo:

a prevedere la facoltà per i comuni di procedere alla cessione, a titolo oneroso, dei crediti derivanti dalle multe elevate a carico dei cittadini stranieri residenti all'estero, al fine di rendere più celere la riscossione dei crediti medesimi.

9.4976.800 (già em. 2.23)

LUBRANO DI RICCO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976: "Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada,

impegna il Governo,

nell'esercizio della delega, ad interpretare l'articolo 2, comma 1, lettera qq) nel senso che la sanzione della sottrazione di punti per la violazione di norme di comportamento indicate nel Titolo V del nuovo codice della strada consegue esclusivamente all'accertamento dell'effettivo trasgressore.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.500

DE CAROLIS

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerato che:

il trasporto di pietre naturali e di materiale inerte può essere rispettivamente trasportato con veicoli di cui all'articolo 10, comma 2, lettera b), e all'articolo 54, comma 1, lettera n) del Codice della strada;

in riferimento alle pietre naturali la questione che si pone attiene esclusivamente ai casi di trasporto contemporaneo di più blocchi;

le merci trasportate sono divisibili e non sono formate da un unico blocco di pietra naturale;

nei luoghi di carico non è possibile individuare con esattezza la massa complessiva per mancanza di strumenti idonei di pesatura;

l'articolo 167, comma 10, del Codice della strada subordina la continuazione del viaggio alla riduzione del carico entro i limiti del 10 per cento della massa complessiva, quando è accertata una eccedenza superiore a tale percentuale.

Tutto ciò premesso,

impegna il Governo,

a studiare le opportune modifiche al Codice della strada affinché in caso di infrazione di cui all'articolo 10, comma 24, alla sanzione amministrativa pecuniaria consegua la sanzione accessoria di ritiro della patente e della carta di circolazione esclusivamente nel caso di accertata eccedenza di massa superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.510 (già em. 2.19)

BONATESTA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976, relativo al conferimento di delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada:

considerato che:

l'articolo 27 della legge quadro sull'*handicap* n. 104 del 1992 prevede la possibilità di beneficiare di un contributo del 20 per cento in ragione delle spese per la modifica degli strumenti di guida, compresi gli altri strumenti necessari per l'accesso e il posizionamento nel veicolo, a favore dei soli portatori di *handicap* muniti di patente A, B o C speciali;

considerato che l'applicazione di tale norma è fonte di odiose discriminazioni fra i portatori di *handicap* muniti di patente e quelli che, spesso essendo colpiti dalle più gravi forme di disabilità, non lo sono e che per potersi muovere utilizzano comunque una vettura che dovrà essere appositamente modificata;

preso atto che negli ultimi anni, in Italia, il legislatore e le parti interessate hanno rilevato più volte la necessità di riconsiderare le modalità di erogazione degli ausili a favore delle persone portatrici di *handicap* e che, nello specifico, è stata applicata una riduzione dell'IVA e un'esen-

zione dal bollo relativamente all'acquisto e al possesso di veicoli destinati al trasporto di disabili anche se il titolare non è dotato di patente speciale;

impegna il Governo:

nell'esercizio della delega conferitagli per la revisione del nuovo codice della strada, anche in accordo con la Commissione nazionale per l'Assistenza Protesica, istituita presso il Ministero della sanità, a comprendere gli adattamenti dei veicoli destinati alla guida e al trasporto di disabili sprovvisti di patente tra quelli erogabili nell'ambito della disciplina del decreto ministeriale n. 332 del 1999 del Ministero della sanità, rivisto anche alla luce dell'articolo 27 della legge quadro sull'*handicap* n. 104 del 1992.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.520 (già em. 2.30)

BONATESTA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge n. 4976, relativo al conferimento di una delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada,

constatato che fra i principi e criteri direttivi previsti dall'articolo 2 è incluso l'obbligo di sottoporre a revisione la patente di guida per i soggetti che abbiano subito trauma cranico e siano stati ricoverati presso le unità di terapia intensiva o di neurochirurgia;

considerato che la relativa idoneità alla guida è valutata dalla commissione medica provinciale previo parere vincolante dello specialista dell'unità riabilitativa, il quale effettua una valutazione neuropsicologica ed una verifica su strada o su apposito simulatore, con possibilità successiva di attivare uno specifico programma riabilitativo,

impegna il Governo:

ad individuare il suddetto simulatore presso le strutture riabilitative pubbliche o presso le stesse commissioni mediche locali o anche in strutture private accreditate o convenzionate, al fine di consentire anche alle persone disabili la prova di simulazione di guida con appositi strumenti.

(*) Accolto dal Governo

9.4976.530 (già em. 2.13)

NAPOLI Roberto, CORTELLONI, LAURIA Baldassare, MUNDI, CIMMINO, NAVA, DENTAMARO, DI BENEDETTO, GIORGIANNI, MELUZZI, MISSERVILLE

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976, recante: "Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada"

impegna il Governo,

nell'emanando regolamento di cui all'articolo 4 della delega, a definire quali siano gli interventi spettanti agli psicologi nella valutazione delle abilità e nella riabilitazione dei conducenti, nonché ad utilizzare psicologi nei corsi di aggiornamento di cui al punto 2 della lettera qq) dell'articolo 2 nonché nelle commissioni mediche e nel comitato tecnico, di cui all'articolo 119 del nuovo codice della strada.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

9.4976.540 (già em. 2.4)

PINGGERA, LASAGNA, DE ANNA, TONIOLLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4976,

impegna il Governo,

a prendere le opportune iniziative volte a risolvere le problematiche di cui all'emendamento 2.4.

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 3 NEL TESTO APPROVATO
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 3.

Approvato

(Modifica all'articolo 119 del nuovo codice della strada)

1. Al comma 2-bis dell'articolo 119 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 32

della legge 7 dicembre 1999, n. 472, dopo le parole: «medici specialisti» sono inserite le seguenti: «nell'area della diabetologia e malattie del ricambio».

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO
AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 3

3.0.1

CAZZARO

Ritirato

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

«Art. 3-bis.

(Modifica all'articolo 158 del nuovo codice della strada)

1. All'articolo 158 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

"5-bis. Chiunque violi la disposizione di cui alla lettera g) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 4 dell'articolo 188 ed alla rimozione coatta del veicolo"».

ARTICOLO 4 NEL TESTO APPROVATO
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 4.

Approvato

*(Integrazioni e modifiche al regolamento di esecuzione
del nuovo codice della strada)*

1. Il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, adotta entro lo stesso termine di cui all'articolo 1, comma 1, della presente legge, norme integrative e modificative del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

EMENDAMENTI

4.1

LUBRANO DI RICCO

Decaduto

Al comma 1, sostituire le parole: «adotta entro lo stesso termine di cui all'articolo 1, comma 1, della presente legge,» con le seguenti: «adotta in relazione all'articolo 1, comma 1, della presente legge ed entro lo stesso termine,».

4.2

CAZZARO

Ritirato e trasformato nell'odg n. 950

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 322, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo le parole: "che il richiedente possieda campo visivo" sopprimere la parola: "normale", ed aggiungere le seguenti: "come previsto dall'allegato III, punto 6.1 della direttiva 91/439/CEE del 29 luglio 1991"».

ORDINE DEL GIORNO

9.4976.950 (già em. 4.2)

CAZZARO, CALVI, PASQUINI, LARIZZA, PREDÀ SARTE, FIORILLO, MASCIONI, MICELE, CRESCENZIO, PAPPALARDO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerato che il comma 1 dell'articolo 322 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n.495, relativo alla conferma di validità o revisione della patente per la guida di motoveicoli e autoveicoli, con la definizione "campo visivo normale" si presta ad incerte e difformi interpretazioni;

valutato che l'articolo 2 della presente legge, definisce i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega da parte del Governo e che al punto a) del comma 1 prevede il coordinamento e l'armonizzazione del nuovo codice della strada con le norme comunitarie;

considerato altresì, che l'articolo 4 della presente legge prevede la successiva adozione di norme integrative e modificative del nuovo codice della strada,

impegna il Governo,

nell'ambito dei provvedimenti di cui agli articoli 2 e 4 della presente legge, a superare la definizione "campo visivo normale" per introdurre la norma prevista dall'allegato III, punto 6.1 della Direttiva 91/439/CEE del 29 luglio 1991 in quanto appare più precisa ed adeguata.

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLI 5, 6 E 7 NEL TESTO APPROVATO
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 5.

Approvato

(Parere parlamentare)

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui all'articolo 1 alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari permanenti.

2. Ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dall'assegnazione, indicando specificatamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e ai criteri direttivi di cui alla presente legge.

3. Il Governo, entro i successivi quarantacinque giorni, esaminati i pareri di cui al comma 2, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, i testi per il parere definitivo delle Commissioni permanenti, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dall'assegnazione.

Art. 6.

Approvato

(Disposizioni integrative e correttive)

1. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, con le me-

desime procedure ivi previste, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dall'articolo 2 e previo parere delle Commissioni parlamentari ai sensi dell'articolo 5.

Art. 7.

Approvato

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione della presente legge, fatta eccezione per quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera *pp*), non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 2, comma 1, lettera *pp*), pari a lire 5.000 milioni annue a decorrere dal 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2002 e 2003 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

(Estensione ai patrioti di tutti i benefici combattentistici) (1456-B)

ARTICOLI 1 E 2 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Approvato

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge i benefici di legge per gli ex partigiani combattenti sono estesi, secondo quanto previsto dal comma 2, a coloro che sono in possesso della qualifica di «patriota», riconosciuta dalle commissioni previste dal decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, e successive modificazioni.

2. Il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1998, n. 400, emana un regolamento di attuazione della presente legge,

entro centoventi giorni dalla data della sua entrata in vigore, con il quale individua criteri e limiti per l'attribuzione dei benefici di cui al comma 1 nell'ambito delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 2.

Art. 2.

Approvato

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato in lire 10 miliardi annue a decorrere dal 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Allegato B**Disegni di legge, annuncio di presentazione**

Ministro politiche agricole

(Governo D'Alema-I)

Disposizioni modificative e integrative alla normativa che disciplina il settore agricolo e forestale (3832-B)

(presentato in data **06/03/01**)

S.3832 approvato da 9° Agricoltura; C.6559 approvato con modificazioni da 9° Agricoltura;

Dep. MENIA Roberto

Concessione di un riconoscimento ai congiunti degli infoibati (5035)

(presentato in data **06/03/01**)

C.1563 approvato dalla Camera dei deputati;

Sen. RIPAMONTI Natale

Divieto di svolgimento di competizioni di levrieri (5036)

(presentato in data **06/03/01**)

Sen. TAROLLI Ivo, MANFREDI Luigi, CALLEGARO Luciano, PIREDDA Matteo, CARPI Umberto, NIEDDU Gianni, ASCIUTTI Franco, TABLADINI Francesco, PERUZZOTTI Luigi, ANDREOLLI Tarcisio, PELLICINI Piero, BEVILACQUA Francesco, BISCARDI Luigi, FERRANTE Giovanni, BRIGNONE Guido, ANTOLINI Renzo, WILDE Massimo, MORO Francesco, DONDEYNAZ Guido, GUBERT Renzo

Norme in materia di sovracanonici dovuti dai concessionari di impianti idroelettrici riguardanti l'economia montana (5037)

(presentato in data **06/03/01**)

Sen. PINTO Michele, RESCAGLIO Angelo, DIANA Lino, ANDREOLLI Tarcisio, PALUMBO Aniello, CECCHI GORI Vittorio, MONTAGNINO Antonio Michele, VERALDI Donato Tommaso, ZILIO Giancarlo

Previsione di equa riparazione in caso di violazione del termine ragionevole del processo e modifica dell'articolo 375 del codice di procedura civile (3813-B)

(presentato in data **06/03/01**)

S.3813 approvato dal Senato della Repubblica; C.7327 modificato dalla Camera dei deputati;

Governo, richieste di parere su documenti

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 5 marzo 2001, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 80, comma 14, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di regolamento concernente condizioni e modalità per l'erogazione di contributi in materia di servizi di telefonia rivolti alle persone anziane, sostegno in favore delle famiglie con persone anziane e bisognose di assistenza continuativa, servizi di informazione rivolti alle famiglie (n. 909).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, deferisco tale richiesta alla Commissione da Lei presieduta, che dovrà esprimere il proprio parere entro il 26 marzo 2001.

Governo, atti preparatori della legislazione comunitaria

Il Ministro per le politiche comunitarie, con lettera in data 27 febbraio 2001, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3 della legge 16 giugno 1998, n. 209, i seguenti atti comunitari:

un progetto di conclusioni del Consiglio sulla registrazione dei codici di colore sui certificati di immatricolazione dei veicoli. (doc. 13609/00);

Tale atto sarà deferito, a norma dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, alla 1^a Commissione permanente, previ pareri della 3^a Commissione permanente e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

un progetto di decisione quadro relativa alla posizione della vittima nel procedimento penale (doc. 6064/01);

una relazione dell'EUROPOL sulla protezione dei dati: Norvegia (doc. 14145/00);

una relazione dell'EUROPOL sulla protezione dei dati: Islanda (doc. 14146/00);

una relazione dell'EUROPOL sulla protezione dei dati: Polonia (doc. 14147/00);

una relazione dell'EUROPOL sulla protezione dei dati: Ungheria (doc. 14148/00).

Tali atti saranno deferiti, a norma dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, alla 2^a Commissione permanente, previ pareri della 3^a Commissione permanente e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

un progetto di decisione quadro relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale (doc. 5674/01).

Tale atto sarà deferito, a norma dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, alla 2^a e alla 13^a Commissione permanente, previ pareri della

3^a Commissione permanente e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

una comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni. Creare una società dell'informazione sicura migliorando la sicurezza delle infrastrutture dell'informazione e mediante la lotta alla criminalità informatica (doc. Com (2000) 890 definitivo).

Tali atti saranno deferiti, a norma dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, alla 1^a e alla 2^a Commissione permanente, previ pareri della 3^a Commissione permanente e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

un progetto di decisione quadro del Consiglio intesa a rafforzare il quadro penale per la repressione del favoreggiamento dell'ingresso e del soggiorno illegali (doc. 5645/01);

un progetto di direttiva del Consiglio volta a definire il favoreggiamento dell'ingresso, della circolazione e del soggiorno illegali (doc. 5645/01).

Tali atti saranno deferiti, a norma dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, alla 1^a e alla 2^a Commissione permanente, previ pareri della 3^a Commissione permanente e della Giunta per gli affari delle Comunità europee. Sono stati altresì deferiti dal Presidente della Camera dei deputati, d'intesa con il Presidente del Senato della Repubblica, al Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione ed il funzionamento della convenzione di applicazione dell'Accordo di Schengen e di vigilanza sull'attività dell'Unità nazionale Europol.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 1^o marzo 2001, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 11/2001/G, adottata il 27 febbraio 2001 dalla Corte stessa – Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, concernente la programmazione delle attività per l'anno 2001.

Detta documentazione sarà trasmessa alla 1^a e alla 5^a Commissione permanente.

