



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

214^a seduta pubblica
martedì 18 settembre 2007

Presidenza del presidente Marini,
indi del vice presidente Calderoli
e del vice presidente Caprili

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XV
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-58
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	59-62
<i>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)</i>	63-93

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		SUL BANDO PER IL FINANZIAMENTO DEI PROGETTI DI RICERCA DI RILEVANTE INTERESSE NAZIONALE	
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		PRESIDENTE	Pag. 12
SUI LAVORI DEL SENATO		* VALDITARA (AN)	11
PRESIDENTE	Pag. 1	PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	12
PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA		DISEGNI DI LEGGE	
Integrazioni	2	Discussione congiunta:	
CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA		(1772) <i>Conversione in legge del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione</i>	
PRESIDENTE	3, 6	(1677) <i>Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)</i>	
COLOMBO Furio (Ulivo)	6	(29) MANZIONE. – <i>Norme in materia di sicurezza stradale per impedire la manomissione delle centraline elettriche degli autoveicoli</i>	
SULL'ADEGUAMENTO EX LEGE DELL'INDENNITÀ DEI SENATORI		(378) MAZZARELLO. – <i>Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori</i>	
PRESIDENTE	7, 8, 9	(530) BULGARELLI. – <i>Disposizioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale per i motoveicoli</i>	
LUSI (Ulivo)	7, 8	(671) PIANETTA. – <i>Modifiche all'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico</i>	
TOFANI (AN)	8	(706) SCALERA. – <i>Misure per la sicurezza stradale e contro la guida in stato di ebbrezza</i>	
MALAN (FI)	9	(708) SCALERA. – <i>Disposizioni relative a dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli</i>	
SULL'INADEGUATEZZA ECONOMICA DELL'ASSISTENZA SANITARIA ASSICURATA AI MALATI AFFETTI DA GRAVI PATOLOGIE			
PRESIDENTE	9, 10		
STORACE (Misto-LD)	9		
SUL GRAVE FENOMENO DEGLI INCENDI			
PRESIDENTE	11		
PASTORE (FI)	10		
SULL'ATTUAZIONE DEGLI IMPEGNI ASSUNTI NELLA LEGGE FINANZIARIA A FAVORE DELLA SICILIA			
PRESIDENTE	11		
STRANO (AN)	11		

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

(914) CICOLANI. – <i>Istituzione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza stradale</i>	
(1138) PONTONE e MUGNAI. – <i>Modifica all’articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sequestro dei ciclomotori e dei motoveicoli e razionalizzazione delle sanzioni</i>	
(1290) DIVINA. – <i>Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale</i>	
(1388) LEGNINI e CALVI. – <i>Modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di richiesta di sospensione delle sanzioni accessorie, di termini per la notifica delle violazioni non immediatamente contestate e di riduzione dei termini per l’adozione della decisione sui ricorsi al prefetto, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di liquidazione delle spese nei giudizi di opposizione</i>	
(1424) COMINCIOLI ed altri. – <i>Norme sul trasporto di minori sui ciclomotori e motoveicoli</i>	
(1425) CUTRUFO ed altri. – <i>Disposizioni a sostegno della mobilità su due ruote e modifiche al codice della strada</i>	
(1462) DIVINA. – <i>Modificazioni all’articolo 116 del Codice della strada. Istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente</i>	
(1603) BENVENUTO e MARCORA. – <i>Riduzione dei canoni di accesso stradale ai fondi rustici ed ai fabbricati rurali</i>	
(1611) EUFEMI. – <i>Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici</i>	
(1664) ALFONZI. – <i>Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici:</i>	
DONATI (IU-Verdi-Com)	Pag. 14
FILIPPI (Ulivo), relatore sul disegno di legge n. 1677 e connessi	16
STORACE (Misto-LD)	21
PETERLINI (Aut)	22, 55
MARTINAT (AN)	26
STIFFONI (LNP)	29
BUTTI (AN)	31
CICOLANI (FI)	35
DIVINA (LNP)	38
* FANTOLA (UDC)	41
VANO (RC-SE)	44
MALAN (FI)	48
BIANCHI, ministro dei trasporti	51, 54
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 19 SETTEMBRE 2007	Pag. 56
<i>ALLEGATO A</i>	
DISEGNO DI LEGGE N. 1677:	
Ordini del giorno	59
<i>ALLEGATO B</i>	
CONGEDI E MISSIONI	63
GRUPPI PARLAMENTARI	
Composizione	63
Denominazione di componente	63
DISEGNI DI LEGGE	
Annunzio di presentazione	63
Presentazione di relazioni	65
GOVERNO	
Trasmissione di atti per il parere	65
Trasmissione di atti e documenti	66
Progetti di atti comunitari e dell’unione europea	68
AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO	
Trasmissione di atti	68
PARLAMENTO EUROPEO	
Trasmissione di documenti	68
ASSEMBLEA PARLAMENTARE DELL’UNIONE DELL’EUROPA OCCIDENTALE	
Trasmissione di documenti	71
MOZIONI INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
Annunzio	56
Apposizione di nuove firme a interpellanze e ad interrogazioni	71, 72
Mozioni	72
Interpellanze	75
Interrogazioni	77
Interrogazioni orali con carattere d’urgenza ai sensi dell’articolo 151 del Regolamento	81
Interrogazioni da svolgere in Commissione	93
<hr/>	
N. B. - L’asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall’oratore.	

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del presidente MARINI

La seduta inizia alle ore 16,35.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana del 13 settembre.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Comunica le determinazioni assunte dalla Conferenza dei Capigruppo ad integrazione del corrente programma dei lavori del Senato ed in ordine al calendario dei lavori dell'Assemblea fino al 27 settembre 2007. (*v. Resoconto stenografico*).

COLOMBO Furio (*Ulivo*). Sottolinea la necessità di un dibattito in Aula sul grave comportamento di alcuni esponenti della Lega e in particolare sulla manifestazione indetta dal vice presidente del Senato Calderoli contro la costruzione di una moschea a Bologna, sul boicottaggio dei prodotti italiani proposto dall'onorevole Bossi e sulle aberranti dichiarazioni proferite dall'ex sindaco di Treviso Gentilini con riferimento alla madre di un membro del Governo. Invita i senatori ad esprimere sdegno e riprovazione nei confronti di tali esternazioni. (*Applausi della senatrice Gaggio Giuliani*).

PRESIDENTE. Accoglie la richiesta di attenzione posta dal senatore Colombo e coglie l'occasione per invitare i membri del Senato a mantenere un atteggiamento consono alle responsabilità loro attribuite.

Sull'adeguamento ex lege dell' indennità dei senatori

LUSI (*Ulivo*). In attesa di ricevere le informazioni, che ricorda di aver più volte sollecitato invano, relative alla decisione del Consiglio di Presidenza sulla modifica del sistema previdenziale per i senatori, chiede lumi sulla variazione dell'indennità dei membri del Senato. E' infatti fondamentale che i parlamentari abbiano un'esatta conoscenza di tali decisioni anche per poterle spiegare in maniera dettagliata ai cittadini che ne chiedano conto. Preannuncia l'intenzione di rinunciare al suddetto aumento dell'indennità.

PRESIDENTE. Ricorda che il trattamento economico dei parlamentari viene automaticamente adeguato, secondo una norma di legge in vigore da decenni, alle variazioni del trattamento economico riservato ai magistrati. Ferma restando la disponibilità da parte della Presidenza e del Consiglio di Presidenza a ragionare e discutere su tale tematica, ricorda che fin tanto che la norma resta in vigore ad essa va data automatica applicazione, salva la possibilità da parte delle Camere di modificarla attraverso un provvedimento normativo.

LUSI (*Ulivo*). Rammenta che trenta senatori hanno avanzato formalmente la proposta di eliminare tale adeguamento automatico.

TOFANI (*AN*). Il senatore Lusi, piuttosto che annunciare la sua demagogica rinuncia all'aumento dell'indennità, dovrebbe chiedere al Governo che sostiene di modificare per decreto la norma citata dal Presidente.

MALAN (*FI*). È la stessa maggioranza di centrosinistra ad aver causato l'aumento dell' indennità dei parlamentari votando a favore dell' innalzamento delle retribuzioni dei magistrati, previsto nella legge di riforma dell'ordinamento giudiziario, a cui l'opposizione era invece fermamente contraria. Anche in tale frangente al centrosinistra è mancato il coraggio di opporsi alle richieste della corporazione dei magistrati, a cui l'attuale maggioranza sembra incapace di opporre dinieghi. (*Applausi dai Gruppi FI, AN, UDC e LNP*).

Sull'inadeguatezza economica dell'assistenza sanitaria assicurata ai malati affetti da gravi patologie

STORACE (*Misto-LD*). Ricorda il drammatico caso di Giampiero Steccato, affetto da una gravissima sindrome paralizzante, che, dimostrando una volontà del tutto differente da quella di Piergiorgio Welby, sul cui caso si è lungamente soffermato il dibattito politico, chiede un maggiore aiuto allo Stato per poter continuare a vivere. Anche cogliendo

l'occasione dell'imminente dibattito in Aula sul disegno di legge riguardante il testamento biologico e ricordando i recenti pronunciamenti del Santo Padre in tema di eutanasia, richiede che il Parlamento e il ministro della salute Livia Turco pongano rimedio all'inaccettabile situazione di un malato grave a cui lo Stato, stante l'esiguità delle risorse assegnate, non fornisce un adeguato aiuto a rimanere in vita. (*Applausi dai Gruppi Misto-LD, AN e FI*).

PRESIDENTE. Garantisce l'intervento della Presidenza presso il Ministro della salute.

Sul grave fenomeno degli incendi

PASTORE (*FI*). Non avendo avuto notizia di alcun intervento normativo o amministrativo mirante a prevenire il grave fenomeno degli incendi, riproposti con inusitata veemenza in molte Regioni italiane nel corso dell'estate, e a reprimere i reati connessi, sottolinea l'esigenza di un intervento concreto e sollecito in materia.

PRESIDENTE. Concordando sulla gravità del fenomeno, ritiene che esso meriti una larga ed approfondita riflessione ed iniziative conseguenti.

Sull'attuazione degli impegni assunti nella legge finanziaria a favore della Sicilia

STRANO (*AN*). Prega la Presidenza di sensibilizzare la Presidenza del Consiglio affinché venga dato corso alle misure previste dalla legge finanziaria per il 2007 a favore della Sicilia, che al momento sono ancora completamente inattuate, compresa la normativa sul credito d'imposta.

PRESIDENTE. La Presidenza avrà cura di effettuare la sollecitazione richiesta.

Sul bando per il finanziamento dei Progetti di ricerca di rilevante interesse nazionale

VALDITARA (*AN*). Prega la Presidenza di invitare il ministro Mussi a riferire in Parlamento a proposito della mancata emissione del bando per il finanziamento dei Progetti di ricerca di rilevante interesse nazionale (PRIN), che impedisce ai ricercatori di attingere alle relative risorse, rendendo impossibile lo svolgimento delle attività di ricerca.

PRESIDENTE. Nella Conferenza dei Capigruppo si è discusso della prossima presenza del ministro Mussi in Aula per riferire sui fatti relativi all'Università recentemente oggetto di attenzione da parte dell'opinione

pubblica: in tale occasione potrà essere affrontato anche il tema sollevato dal senatore Valditara.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 16,59 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione congiunta dei disegni di legge:

(1772) Conversione in legge del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione

(1677) Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

(29) MANZIONE. – Norme in materia di sicurezza stradale per impedire la manomissione delle centraline elettriche degli autoveicoli

(378) MAZZARELLO. – Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori

(530) BULGARELLI. – Disposizioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale per i motoveicoli

(671) PIANETTA. – Modifiche all'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico

(706) SCALERA. – Misure per la sicurezza stradale e contro la guida in stato di ebbrezza

(708) SCALERA. – Disposizioni relative a dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli

(914) CICOLANI. – Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale

(1138) PONTONE e MUGNAI. – Modifica all'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sequestro dei ciclomotori e dei motoveicoli e razionalizzazione delle sanzioni

(1290) DIVINA. – Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale

(1388) LEGNINI e CALVI. – Modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di richiesta di sospensione delle sanzioni accessorie, di termini per la notifica delle violazioni non immediatamente contestate e di riduzione dei termini per l'adozione della decisione

sui ricorsi al prefetto, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di liquidazione delle spese nei giudizi di opposizione

(1424) COMINCIOLI ed altri. – *Norme sul trasporto di minori sui ciclomotori e motoveicoli*

(1425) CUTRUFO ed altri. – *Disposizioni a sostegno della mobilità su due ruote e modifiche al codice della strada*

(1462) DIVINA. – *Modificazioni all'articolo 116 del Codice della strada. Istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente*

(1603) BENVENUTO e MARCORA. – *Riduzione dei canoni di accesso stradale ai fondi rustici ed ai fabbricati rurali*

(1611) EUFEMI. – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici*

(1664) ALFONZI. – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici*

DONATI (*IU-Verdi-Com*). In qualità di Presidente dell'8ª Commissione permanente riferisce sui lavori riguardanti il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 117. Nell'imminenza dell'esodo estivo, con il consenso dell'intera Commissione, il Governo ha estrapolato sei articoli dal complesso disegno di legge n. 1677, in materia di circolazione e sicurezza stradale, per varare, tramite decreto-legge, le modifiche più urgenti del codice della strada. Tali norme, riguardanti la guida senza patente, le limitazioni alla guida, la velocità dei veicoli, l'utilizzo di dispositivi radio-trasmittenti, la guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti e la prevenzione rispetto a tale pericoloso comportamento, sono state preventivamente esaminate dalla Commissione che, pertanto, non è stata lesa nell'esercizio delle sue prerogative. Alla ripresa dei lavori parlamentari, la Commissione si è concentrata sull'esame del disegno di legge n. 1677 e non ha concluso l'esame del decreto-legge; per evitare il rischio di lacune normative, il Governo ha chiesto che l'Assemblea approvi comunque il provvedimento n. 1772.

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

FILIPPI, *relatore sul disegno di legge n. 1677 e connessi*. Anche se non vanno trascurati i problemi posti dall'incremento della quantità dei veicoli circolanti su strada, da cui consegue l'opportunità di incentivare il riequilibrio modale, le principali cause degli incidenti stradali sono la guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e l'elevata velocità. Al progresso tecnologico, che ha consentito di migliorare gli *standard* di sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture, non ha corrisposto un'adeguata crescita della consapevolezza in ordine ai rischi di

incidenti. Occorre perciò promuovere una nuova cultura della sicurezza stradale, fondata su tre pilastri: l'educazione dei giovani, ambito nel quale giocano un ruolo fondamentale la famiglia e la scuola; l'adeguamento del quadro sanzionatorio; l'intensificazione dei controlli e degli accertamenti, che richiede un maggiore raccordo con gli organi di governo locale. Con l'apporto costruttivo dell'opposizione la Commissione ha esaminato e modificato, senza stravolgerle, le disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale già approvate dalla Camera dei deputati, che contengono anche una delega al Governo per armonizzare la legislazione con le norme comunitarie. *(Applausi dal Gruppo Ulivo e della senatrice Donati).*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale congiunta.

STORACE *(Misto-LD)*. Raccomanda un'attenta valutazione di alcune proposte emendative, che propongono di applicare la pena dell'arresto nel caso di guida senza patente senza restrizione all'ipotesi di due violazioni nel corso di un biennio; di prevedere la pena della detenzione e dell'ammenda nel caso di incidenti che arrechino danni a impianti o cose di pubblica utilità; di restituire al tribunale le competenze in materia trasferite al giudice onorario; di informare con maggiore completezza i consumatori di bevande alcoliche delle sanzioni previste per la guida in stato d'ebbrezza; di finalizzare le ammende irrogate ai sensi della legge all'istituzione di un fondo per finanziare specifici programmi di prevenzione. *(Applausi dal Gruppo Misto-LD)*.

PETERLINI *(Aut)*. Il Gruppo per le Autonomie condivide l'obiettivo dei provvedimenti in esame di garantire maggiore sicurezza sulle strade, ma esprime perplessità sul quasi esclusivo ricorso ad un inasprimento delle sanzioni penali ed amministrative, eccessivo soprattutto se commisurato ai redditi di una famiglia media. Basterebbe invece far rispettare le leggi vigenti attraverso controlli severi ed efficaci su tutto il territorio nazionale, come già avviene nella Provincia di Bolzano. Il Gruppo per le Autonomie chiede pertanto che vi sia una progressività della sanzione in rapporto all'entità della trasgressione, soprattutto in riferimento al superamento dei limiti di velocità e alla guida in stato di ebbrezza; chiede inoltre che sia aumentato o eliminato il limite di potenza delle autovetture di cui è consentita la guida ai neopatentati, in quanto tale limite rischia di sfavorire le famiglie meno abbienti che possiedono una sola autovettura. Il Gruppo ha inoltre presentato l'ordine del giorno G103, in cui si chiede l'effettiva applicazione dell'articolo 230 del nuovo codice della strada in materia di educazione stradale nelle scuole, e G104, in cui si impegna il Governo a modificare i parametri che individuano i veicoli per uso di invalidi, onde evitare che questi vengano equiparati ai veicoli ordinari. Esprime infine condivisione sull'ordine del giorno G100 presentato dalla Commissione. *(Applausi dal Gruppo Aut)*.

MARTINAT (AN). Alleanza Nazionale ha partecipato ai lavori in Commissione sulla base di un accordo politico con la maggioranza che prevedeva l'emanazione del decreto-legge in esame, la successiva decadenza dello stesso e la conseguente approvazione del disegno di legge sulla stessa materia che era già all'esame della Commissione e che oggi si discute in Aula unitamente al decreto-legge. Il venir meno di tale accordo rappresenta una grave anomalia ed è indice di un atteggiamento schizofrenico da parte del Governo; per tale motivo annuncia il voto di astensione del proprio Gruppo sulla conversione del decreto-legge. Nel merito, i provvedimenti recano pesanti inasprimenti delle sanzioni, ma non intervengono sostanzialmente sui problemi. Sul fronte della prevenzione sarebbe necessario il potenziamento dei controlli della polizia stradale, la previsione di interventi strutturali sul sistema stradale e l'obbligo dell'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole. Sul fronte delle sanzioni, si dovrebbe avere il coraggio di intervenire sul codice penale, prevedendo l'esclusione dai benefici della legge Gozzini per chi rifiuta le pene accessorie e soprattutto il reato di omicidio doloso, e non più colposo, per chi causa vittime guidando sotto l'effetto dell'alcol o di stupefacenti. Alleanza Nazionale ha presentato emendamenti al disegno di legge ed è disposta a collaborare per migliorarne il testo. *(Applausi dal Gruppo AN)*.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

STIFFONI (LNP). I dati sul numero e la gravità degli incidenti stradali, che vedono l'Italia lontana dai Paesi europei più virtuosi, ripropongono con forza il tema della sicurezza stradale al centro del dibattito politico. Se da un lato vi è soddisfazione per le misure adottate nei provvedimenti in esame, frutto di un intenso lavoro in Commissione, vi è dall'altro il rammarico per il fatto che tali misure rischiano di restare inefficaci a causa della mancanza di mezzi e risorse, soprattutto sul fronte dei controlli. Gli emendamenti presentati dal Gruppo Lega Nord prevedono un inasprimento delle sanzioni accessorie per la guida sotto l'effetto di alcol e stupefacenti e la previsione del reato di omicidio doloso e di pene certe in caso di vittime; prevedono altresì l'obbligo per le farmacie di esporre l'elenco dei medicinali recanti controindicazioni per la guida, il divieto di fumare durante la guida e l'introduzione dell'educazione stradale nelle scuole. Appare inoltre auspicabile una revisione della normativa che regola il conseguimento della patente da parte di extracomunitari e la circolazione con patente conseguita in Paesi non appartenenti all'Unione Europea. *(Applausi dal Gruppo LNP e della senatrice Rebuzzì)*.

BUTTI (AN). Alleanza Nazionale si asterrà sul voto di conversione del decreto-legge in esame, in quanto non è stato rispettato l'accordo politico che prevedeva la decadenza dello stesso; in attesa di dati ufficiali, si ha peraltro l'impressione che il decreto, frutto di una sindrome emotiva che non dovrebbe mai colpire il legislatore, non abbia prodotto una diminuzione del numero di incidenti né un miglioramento delle condizioni di sicurezza. Non è sufficiente l'inasprimento delle sanzioni: è necessario che le pene siano gradualmente e rapportate alla gravità della trasgressione e che siano messi in atto controlli efficaci per garantire il rispetto delle regole. La questione della sicurezza stradale andrebbe affrontata sia sul piano culturale e pedagogico, sensibilizzando i giovani circa i rischi connessi all'assunzione di alcol e di stupefacenti ed introducendo l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole; sia a livello pratico, prevedendo limitazioni alla vendita di alcolici, obbligando i gestori a tenere strade e autostrade in buone condizioni e vigilando sulla corretta applicazione delle norme da parte degli enti locali. Nel riconoscere che i provvedimenti in esame presentano indubbi aspetti positivi, va rilevato che la revoca della patente appare in taluni casi una sanzione eccessiva, mentre limiti di velocità talora troppo bassi possono essere causa di intralcio al traffico e di incidenti. Si riscontra peraltro una contraddizione tra gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere e alcuni provvedimenti precedentemente assunti dal Governo in carica, quali la liberalizzazione delle scuole guida voluta dal ministro Bersani o il raddoppio della dose di *cannabis* consentita per uso personale proposto dal ministro Turco. Auspica che vengano accolti gli emendamenti presentati dal Gruppo e che non vi siano divisioni politiche su un tema tanto importante. (*Applausi dal Gruppo AN e del senatore Losurdo*).

CICOLANI (FI). Nonostante la difformità riscontrabile tra le norme del decreto-legge e quelle del disegno di legge nel testo approvato in Commissione e il permanere di alcune misure non condivisibili, come quella in materia di neopatentati, esprime apprezzamento per l'apertura al dialogo con l'opposizione manifestata dal ministro Bianchi nel corso dell'*iter* in Commissione auspicando che sia confermata anche nell'esame in Aula con l'accoglimento delle proposte di modifica. Il solo intervento legislativo di carattere repressivo non è però sufficiente a produrre una riduzione degli incidenti stradali. Occorre pertanto nel contempo avviare interventi sul piano culturale ed educativo ma anche provvedere all'implementazione e alla manutenzione delle infrastrutture stradali, ormai insufficienti rispetto al sempre più elevato numero di autovetture in circolazione. A tal fine si registra una complessiva inadeguatezza dell'organizzazione statale per l'assenza in particolare di un coordinamento delle competenze istituzionali a livello territoriale in materia di reti stradali, coordinamento che non è stato favorito dalla separazione tra il Ministero dei trasporti e quello delle infrastrutture. Emerge altresì l'assenza di un organismo per la sicurezza degli autoveicoli analogo a quello previsto per il trasporto aereo e su ferrovia. Come proposto in un emendamento, ritiene pertanto ne-

cessaria l'istituzione di un'agenzia al riguardo. (*Applausi dal Gruppo FI e della senatrice Donati*).

Presidenza del vice presidente CAPRILI

DIVINA (*LNP*). Come proposto in alcuni disegni di legge da lui presentati, occorre combattere il fenomeno della mortalità negli incidenti stradali a partire dalla formazione dei giovani prevedendo nelle scuole l'educazione stradale: è grave che al riguardo l'intervento legislativo del Governo preveda soltanto generici riferimenti. Appare altresì negativo il messaggio inviato ai giovani da norme che reprimono con maggiore durezza la guida in stato di ebbrezza, anche in caso di tasso alcolemico leggero ed in assenza di qualsiasi altra violazione del codice stradale, rispetto alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Stupisce infine la scarsa attenzione prestata alla fattispecie della guida senza patente, sancita con la semplice sanzione amministrativa, salvo il caso di recidiva. (*Applausi del senatore Galli*).

FANTOLA (*UDC*). Stante la drammaticità dei dati sugli infortuni stradali, UDC ha condiviso con responsabilità la necessità di estrapolare alcune norme del disegno di legge in materia di circolazione stradale al fine di assicurare, attraverso il ricorso alla decretazione d'urgenza, un più efficace livello di sicurezza sulle strade già a partire dal periodo estivo. Tuttavia, pur riconoscendo lo sforzo operato in Commissione per individuare soluzioni condivise, come nel caso della guida sotto l'effetto di alcool stupefacenti o di guida senza patente, il Gruppo ha espresso un voto di astensione per l'assenza di misure in materia di prevenzione e controlli. Infatti, nonostante l'impegno assicurato dal Ministro per l'aumento di risorse al riguardo, l'organico destinato ai controlli è del tutto insufficiente così come i mezzi a disposizione risultano inadeguati e vetusti. Ne consegue il rischio di rendere inutile l'inasprimento del quadro sanzionatorio previsto con l'intervento legislativo. Anche sul piano della prevenzione, si registrano forti carenze per l'assenza di un'operazione culturale incidente in particolare sui comportamenti dei giovani. Su tali questioni il Gruppo ha presentato numerosi emendamenti che auspica vengano accolti anche al fine di valutare l'atteggiamento di voto finale. (*Applausi dal Gruppo UDC*).

VANO (*RC-SE*). L'obiettivo della riduzione delle vittime di incidenti stradali va perseguito da un lato attraverso il rafforzamento dei controlli, tale da rendere effettive le norme in particolare per quel che attiene al rispetto dei limiti di velocità e alla guida sotto l'effetto di alcool e stupefacenti, dall'altro attraverso misure di carattere più generale in materia di

mobilità. La sicurezza infatti va perseguita anche proponendo un modello di mobilità sostenibile rispetto alle esigenze dell'ambiente e quindi basato sullo sviluppo del trasporto pubblico delle persone e del trasporto delle merci su rotaia e via mare. Nel merito dell'intervento legislativo, manifesta perplessità in ordine al generalizzato inasprimento delle sanzioni amministrative e penali ai fini della deterrenza in quanto alcune questioni, come l'uso di alcool o di droghe, andrebbero affrontate in maniera più approfondita per i profili di disagio sociale che rivestono. La mortalità giovanile in particolare va contrastata proponendo da parte del mondo della scuola e della famiglia modelli culturali diversi rispetto a quelli fondati su una logica meramente consumistica. *(Applausi dal Gruppo RC-SE e dei senatori Filippi e Donati. Congratulazioni).*

MALAN (FI). I provvedimenti all'esame contengono norme utili e opportune, ampiamente discusse e condivise anche grazie all'approfondito dibattito svoltosi in Commissione, che possono tuttavia essere ulteriormente migliorate. A tale scopo segnala le proposte tese ad eliminare il limite temporale eccessivamente rigido concesso ai cittadini per presentare ricorso al Ministro dei trasporti contro l'apposizione di una segnaletica stradale, e ad introdurre una sanzione pecuniaria per il responsabile della segnaletica stradale che non abbia provveduto a rimuovere un segnale apposto per situazioni o esigenze non più in atto, prolungando così ingiustificatamente una situazione di intralcio alla circolazione e dunque pericoli per la sicurezza. L'ordine del giorno G102 impegna il Governo ad un efficace controllo affinché gli enti responsabili adeguino la segnaletica stradale, ed in particolare i limiti di velocità, alle reali esigenze di sicurezza, evitando inutili e pericolosi eccessi di zelo che possono creare intralcio alla libera circolazione dei cittadini e persino ingenerare situazioni di pericolo. L'ordine del giorno G101 chiede all'Esecutivo di intensificare i controlli su tutte le violazioni al codice della strada, compresi ad esempio i sorpassi azzardati e pericolosi, e non solo sulle infrazioni su cui si concentra il maggior numero di contravvenzioni, come la violazione dei limiti di velocità, del divieto di sosta o delle zone a traffico limitato.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale congiunta. Poiché il relatore ha esaurito il tempo a sua disposizione, dà la parola per la replica al Ministro dei trasporti.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Il Senato ha discusso in maniera costruttiva e approfondita dei provvedimenti in esame, che intendono porre un freno all'elevato numero di incidenti stradali che si registra in Italia: si può parlare di una vera e propria emergenza nazionale, dal momento che tali incidenti costituiscono la prima causa di morte per i giovani e che l'Italia è ancora ben lontana dagli obiettivi europei in materia. Il Governo ha inteso dunque intervenire con urgenza attraverso un decreto-legge emanato a ridosso del periodo estivo, limitato ai provvedimenti più urgenti, di cui auspica una conversione in tempi utili da parte

del Senato. Ad esso si aggiunge un più ampio e fondamentale disegno di legge, su cui il Senato potrà discutere in maniera approfondita e in tempi auspicabilmente celeri, anche se non vincolati come quelli di conversione del decreto. Come evidenziato nel corso della discussione, il complesso normativo proposto ruota intorno ad alcuni concetti chiave: la formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale, da veicolare attraverso corsi aggiuntivi nelle scuole e la modifica dei programmi formativi delle auto-scuole; l'informazione diffusa sui pericoli della strada e sulle condizioni ambientali, stradali e di traffico che l'automobilista si trova ad affrontare; il miglioramento o l'introduzione di nuove regole, anche alla luce del fatto che il pur lodevole provvedimento sulla patente a punti ha esaurito buona parte della sua efficacia dopo il primo anno e mezzo di applicazione; infine, il sistema dei controlli.

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

Dà annunzio degli atti di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (v. *Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute del 19 settembre.

La seduta termina alle ore 19,41.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente MARINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,35*).
Si dà lettura del processo verbale.

BARBATO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 13 settembre.

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

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Conferenza dei Capigruppo, riunitasi questa mattina, ha approvato modifiche e integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario fino al 27 settembre 2007.

Oggi pomeriggio, sul decreto-legge in materia di sicurezza stradale e sull'omologo disegno di legge trasmesso dalla Camera avrà luogo la discussione generale congiunta, a conclusione della quale si passerà, nell'ordine, alla distinta trattazione dei due provvedimenti, tutto nell'ambito di un'unica ripartizione dei tempi, per complessive otto ore e trenta minuti.

Nella giornata di domani, a conclusione dei provvedimenti in materia di sicurezza stradale, proseguirà l'esame del disegno di legge recante delega sugli enti di ricerca e della legge comunitaria. Sarà inoltre iscritto all'ordine del giorno il disegno di legge in tema di risoluzione del contratto di lavoro per dimissioni volontarie.

Nella seduta antimeridiana di giovedì 20 settembre, avranno luogo comunicazioni del Governo sulla revoca e sostituzione di un componente

del Consiglio d'amministrazione della RAI. Le proposte di risoluzione e le eventuali riformulazioni potranno essere presentate entro le ore 11 dello stesso giorno. I Gruppi avranno a disposizione dieci minuti ciascuno (quindici minuti al Gruppo misto) per la discussione generale e ulteriori dieci minuti per le dichiarazioni di voto (ugualmente quindici minuti al Gruppo misto). La trattazione della materia si concluderà pertanto entro la mattina di giovedì 20 settembre, anche oltre il consueto orario.

Per la prossima settimana, a partire dalle ore 11 di martedì 25 settembre, il calendario prevede – oltre al seguito degli argomenti non conclusi – il rendiconto e l'assestamento del bilancio, la seconda deliberazione, a maggioranza assoluta dei componenti del Senato, sul disegno di legge di modifica dell'articolo 27 della Costituzione, concernente l'abolizione della pena di morte, nonché i disegni di legge relativi al reato di tortura, alle professioni sanitarie, allo sportello unico per le imprese e infine le ratifiche di accordi internazionali definiti dalla Commissione.

Nella seduta pomeridiana di giovedì 27 settembre, sono previste interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*). A tal fine, i Gruppi sono invitati a segnalare per tempo alla Presidenza i possibili argomenti, ai fini della individuazione da parte della prossima Conferenza dei Capogruppo, da convocare martedì 25 settembre.

Programma dei lavori dell'Assemblea, integrazioni

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina con la presenza dei Vice presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato – ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento – le seguenti integrazioni al programma dei lavori del Senato per i mesi da luglio a settembre 2007:

- Disegno di legge n. 1695 – Disposizioni in materia di modalità per la risoluzione del contratto di lavoro per dimissioni volontarie della lavoratrice, del lavoratore, nonché del prestatore d'opera e della prestatrice d'opera (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
- Disegno di legge costituzionale n. 1084-B – Modifica all'articolo 27 della Costituzione, concernente l'abolizione della pena di morte (*Approvato in seconda deliberazione dalla Camera dei deputati*) (*Seconda deliberazione del Senato a maggioranza assoluta dei componenti*)
- Disegno di legge n. 1216 – Introduzione degli articoli 613-bis e 613-ter del codice penale in materia di tortura (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
- Disegno di legge n. 1645 – Differimento del termine per l'esercizio della delega di cui all'articolo 4 della legge 1° febbraio 2006, n. 43, recante istituzione degli Ordini delle professioni sanitarie infermieristiche, ostetriche, riabilitative, tecnico-sanitarie e della prevenzione (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
- Disegno di legge n. 1532 – Modifiche alla normativa sullo sportello unico per le imprese e disciplina dell'avvio dell'attività di impresa (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha altresì adottato – ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento – modifiche e integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario dei lavori fino al 27 settembre 2007:

Martedì	18	Settembre	(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)	} – Ddl n. 1772 – Decreto-legge n. 117, sulla sicurezza stradale (<i>Presentato al Senato – Scade il 3 ottobre</i>) (*) – Ddl n. 1677 – Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>) (*) – Seguito ddl n. 1214-B – Delega enti di ricerca (<i>Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>Voto finale con la presenza del numero legale</i>) – Seguito ddl n. 1448 – Legge comunitaria 2007 (<i>Voto finale con la presenza del numero legale</i>) e Documento LXXXVII, n. 2 – Ddl n. 1695 – Risoluzione contratto di lavoro per dimissioni volontarie (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>) – Comunicazioni del Governo sulla revoca e sostituzione di un componente del Consiglio di Amministrazione della RAI (giovedì 20, ant.)
Mercoledì	19	»	(antimeridiana) (h. 9,30-13,30)	
Mercoledì	19	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)	
Giovedì	20	»	(antimeridiana) (h. 9,30)	
Giovedì	20	Settembre	(pomeridiana) (h. 16)	} – Interpellanze e interrogazioni

(*) Sui due disegni di legge (1772 e 1677) avrà luogo la discussione generale congiunta.

Gli emendamenti al disegno di legge n. 1695 (Risoluzione contratto lavoro) dovranno essere presentati entro le ore 19 di martedì 18 settembre.

Gli emendamenti ai disegni di legge nn. 1216 (Tortura), 1645 (Professioni sanitarie) e 1532 (Sportello unico imprese), nonché ai disegni di legge di ratifica dovranno essere presentati entro le ore 19 di giovedì 20 settembre.

Proposte di risoluzione sulle comunicazioni del Governo e eventuali riformulazioni potranno essere presentate entro le ore 11 di giovedì 20 settembre.

				– Seguito argomenti non conclusi
				– Ddl nn. 1678 e 1679 – Rendiconto 2006 e assestamento 2007 (<i>ove conclusi, da martedì 25 pom.</i>)
Martedì	25	Settembre	(antimeridiana) (h. 11-13,30)	– Ddl n. 1084-B – Modifica art. 27 Cost., concernente abolizione pena di morte (<i>Approvato in seconda deliberazione dalla Camera dei deputati</i>) (<i>Seconda deliberazione del Senato a maggioranza assoluta dei componenti</i>)
Martedì	25	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)	– Ddl n. 1216 – Introduzione del reato di tortura nel codice penale (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>)
Mercoledì	26	»	(antimeridiana) (h. 9,30-13,30)	– Ddl n. 1645 – Differimento termine delega professioni sanitarie (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>)
Mercoledì	26	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)	– Ddl n. 1532 – Sportello unico imprese (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>)
Giovedì	27	»	(antimeridiana) (h. 9,30-14)	– Ratifiche di accordi internazionali: 1663 – Convenzione consolare con Cuba (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>); 1601 – Accordo studi linguistici con Federazione russa; 1602 – Accordo con Bulgaria sui trasferimenti condannati; 1682 – Convenzione contro <i>doping</i> nello sport
Giovedì	27	Settembre	(pomeridiana) (h. 16)	– <i>Question time</i> , ex art. 151-bis del Regolamento (*)

Gli emendamenti ai disegni di legge nn. 1678 e 1679 (Rendiconto e assestamento) dovranno essere presentati entro le ore 17 di lunedì 24 settembre.

(*) Sulla base degli argomenti che i Gruppi signaleranno alla Presidenza entro la mattina di giovedì 20 settembre, la successiva Conferenza dei Capigruppo stabilirà l'oggetto del *question time* della seduta pomeridiana di giovedì 27 settembre.

Il calendario potrà essere integrato con documenti definiti dalla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

*Ripartizione congiunta dei tempi per la discussione
dei disegni di legge nn. 1772 e 1677 (Sicurezza stradale)*

(Totale 8 ore e 30', incluse dichiarazioni di voto)

Relatore	15'
Governo	15'
Votazioni	1 h.
Gruppi 7 ore di cui:	
Ulivo	1 h. 17'
FI	1 h. 06'
AN	44'
RC-SE	36'
UDC	32'
Misto	34'
LNP	27'
SDSE	27'
IU-Verdi-Com	25'
Aut	25'
DCA-PRI-MPA	25'
Dissenzienti	5'

*Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 1448 (Legge comunitaria 2007)
e del Doc. LXXXVII, n. 2 (Relazione partecipazione Italia all'Unione Europea)*

(Tempi inizialmente assegnati: 10 ore e 10')

	Tempi assegnati	Tempi residui
Relatore	20'	0'
Governo	20'	0'
Votazioni	1 h.	19'
	8 ore e 30 minuti	2 ore e 8 minuti
Ulivo	1 h. 28'	30'
FI	1 h. 15'	0'
AN	52'	11'
RC-SE	41'	6'
UDC	37'	0'
Misto	37'	31'
LNP	31'+30'	4'
SDSE	31'	24'
IU-Verdi-Com	29'	0'
Aut	29'	17'
DCA-PRI-MPA	29'	0'
Dissenzienti	5'	5'

COLOMBO Furio (*Ulivo*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO Furio (*Ulivo*). Signor Presidente, vorrei intervenire sull'ordine dei lavori ed esattamente su quanto lei ci ha appena detto, e cioè che discuteremo sulle questioni della RAI giovedì mattina. È un fatto certamente importante; i nostri colleghi dell'opposizione hanno avanzato tale richiesta ed è naturale che ciò avvenga.

Vorrei però richiamare la sua attenzione e la sua sensibilità sulla circostanza che uno dei membri di questo Senato, che per giunta ne è il Vice presidente e quindi agli occhi dei cittadini rappresenta questa istituzione, ha proclamato «la marcia dei maiali» per stanare i credenti di altre religioni, in particolare gli islamici, che volessero avere un luogo di culto nella Repubblica italiana.

Mi sembra, Presidente, che si tratti di un fatto grave, innanzi tutto perché l'opinione pubblica può essere indotta a credere che quel Vice presidente del Senato ci rappresenta, e vorrei che i colleghi che non si sentono rappresentati, ma che anzi sono imbarazzati e si vergognano per quelle dichiarazioni lo dicessero con chiarezza in quest'Aula.

Vorrei pertanto raccomandare a lei, Presidente, di prestare attenzione, con la stessa sensibilità con cui accoglie le richieste relative a questioni che preoccupano l'opposizione e dedica ore di lavoro della nostra Aula alla loro discussione, a questa gravissima preoccupazione che riguarda anche altre iniziative. Ad esempio, il boicottaggio contro l'Italia dichiarato da Umberto Bossi, che chiede di non comprare più prodotti italiani: un fatto non tanto di grave serietà quanto di inaudita novità, perché non esiste Paese al mondo che proclami il boicottaggio di se stesso. Vorrei poi richiamare le dichiarazioni dell'ex sindaco Gentilini, il quale ha invitato – cito il «Corriere della Sera» di ieri – allo stupro della madre di un membro del Parlamento e del Governo; non sto esagerando, è scritto qui, ho letto dal «Corriere della sera», non cito la frase, signor Presidente, perché è troppo volgare per essere detta in quest'Aula, ma è stata pronunciata dal rappresentante politico di una parte che siede in quest'Aula.

Mi rivolgo perciò alla sua sensibilità, signor Presidente, per vedere se non sia possibile creare un'occasione per discutere di fatti di questa gravità e definire in quale ambito si pone, di fronte a queste cose gravissime, il Senato della Repubblica. (*Applausi dalla senatrice Gaggio Giuliani*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Colombo, noi dobbiamo sempre (per il Presidente è sempre un punto di grande attenzione) distinguere le cose politiche, anche forzate, da un comportamento comprensibile per le nostre responsabilità.

Intanto, accogliendo la richiesta d'attenzione, rivolgo un invito a tutta l'Aula perché in particolare i rappresentanti del Senato abbiano un atteggiamento, rispetto alle cose più delicate, corrispondente alle responsabilità

che il popolo italiano ci ha dato e quindi cercherò di essere molto attento su queste questioni.

Sull'adeguamento *ex lege* dell'indennità dei senatori

LUSI (*Ulivo*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSI (*Ulivo*). Signor Presidente, lei è a conoscenza, molto più di noi, del fatto che la classe politica, in questi giorni, è sotto attacco. Io le ho chiesto più volte, per conto mio e di 30 senatori, la pubblicazione di una decisione del Consiglio di Presidenza del Senato che riguarda la modifica della previdenza dei senatori. Le sarà stato detto, signor Presidente, che in questa riforma è prevista anche la modalità di adeguamento dell'indennità.

Ora, i miei colleghi e io scopriamo dal giornale che l'indennità dei senatori è aumentata di circa 200 euro, noi non conosciamo assolutamente ancora il testo che regola la previdenza e l'adeguamento dell'indennità perché ancora non è stato distribuito, nel contempo invece non riusciamo a difendere, con i cittadini e con gli elettori, la correttezza del nostro comportamento, perché non sappiamo che cosa c'è dentro questa documentazione.

Signor Presidente, con il dovuto rispetto che le devo, dichiaro che da oggi adotterò, nelle forme e nei modi che riterrò più opportuni per correttezza nei confronti della mia Capogruppo e nei confronti suoi, la rinuncia formale a questo aumento.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di prestare un attimo di attenzione, perché la risposta al punto toccato dal senatore Lusi è una cosa seria.

Caro senatore, il nostro trattamento economico è legato, sulla base di una legge del 1965, automaticamente al trattamento dei magistrati. La finanziaria dell'anno scorso ha stabilito il taglio del 30 per cento degli aumenti in questi settori. Il Senato, dopo aver approvato il bilancio interno per il 2007, ha provveduto ad applicare la legge, che prevede un diritto individuale di tutti i senatori. Questo è il quadro, rispettando la legge; quindi, dobbiamo partire da questo.

Si può prendere una decisione che in qualche modo modifichi questa situazione? C'è un modo solo, al di là delle rinunce individuali, che poi trovano la via che debbono trovare: cambiare la legge.

Quindi, vi è una norma precisa (qui non ci muoviamo nel vuoto), che, fin quando c'è, va rispettata; altrimenti, è capitato che momentanee sospensioni dell'erogazione dell'aumento siano state recuperate dopo, anche con gli arretrati.

Dichiaro che il Consiglio di Presidenza, e comunque il Presidente, è disposto – come abbiamo già fatto per quanto riguarda la previdenza,

compiendo un lavoro serio – a ragionare anche di questo. Raccomando questo ai senatori: in una materia così delicata, in cui si intrecciano incertezze, non conoscenze e momenti non ordinati, il Senato – come sto dicendo – naturalmente con la Camera, se vuole ritoccare questo punto (e sono disponibile a discuterne), deve porsi l'obiettivo di cambiare la legge che ci lega automaticamente a quell'andamento. È privo di senso il rifiutare, il decidere da solo. Io apro il confronto e possiamo arrivare nella direzione da lei auspicata in maniera ordinata e chiara all'opinione pubblica, perché altrimenti vi può essere un senatore – o deputato – che la pensa in un modo ed un senatore – o deputato – che la pensa in un altro: questo, quindi, aprirebbe un contenzioso che certamente non dovremmo gestire.

Mi pare di essere stato abbastanza chiaro: credo che quella sia l'unica strada da seguire.

LUSI (*Ulivo*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Il dialogo no, ma una battuta gliela consento, senatore Lusi; che sia una battuta, però.

LUSI (*Ulivo*). Signor Presidente, per l'amor di Dio, non mi permetto di fare battute a lei; voglio soltanto rammentare che nell'articolato del testo proposto da 30 senatori vi era esattamente la sostituzione dell'adeguamento alle magistrature superiori con l'aggiornamento ISTAT, come per tutti i lavoratori. La proposta è stata...

PRESIDENTE. I senatori mi pare siano 315, quanti sono. La linea è questa: siamo disponibili a discutere, eventualmente per cambiare la legge; altre strade, insomma, non mi sembrano praticabili. (*Applausi del senatore Asciutti*).

TOFANI (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOFANI (*AN*). Signor Presidente, in breve, credo che bisogna smetterla di fare demagogia su un tema così importante. Condivido completamente il suo ragionamento e vorrei dire al collega Lusi che, invece di chiedere oppure di annunciare a quest'Aula le intenzioni sue e di altri colleghi, avrebbe fatto e farebbe bene a chiedere al Governo l'emanazione di un decreto. Così, immediatamente ci troveremmo di fronte alla soluzione del problema.

MALAN (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (FI). Signor Presidente, vorrei far notare che, al di là di nobili proposte di legge e generosi slanci personali, quest'Aula ha avuto l'occasione per evitare tale aumento. L'ha avuta quando si trattava di non votare l'articolo 2, comma 11, del provvedimento sull'ordinamento giudiziario, che ha introdotto un aumento per i magistrati (8.000, per la precisione) e conseguentemente per i parlamentari. *(Applausi dai Gruppi FI, AN e LNP)*.

Noi dell'opposizione abbiamo votato contro l'aumento per i magistrati e, di conseguenza, contro l'aumento per i parlamentari; la maggioranza ha voluto votare a favore dell'aumento, se adesso ha complessi di colpa, se li risolva. Noi eravamo d'accordo prima; lo siamo adesso, ma il moralismo non lo accettiamo, specie se, quando vi è l'occasione, la si perde perché si deve ubbidire ad una corporazione esterna alla quale non si ha il coraggio di dire di no. *(Applausi e commenti dai Gruppi FI, AN, UDC e LNP)*.

PRESIDENTE. Un attimo solo, colleghi, vi prego. Non intendo proseguire ora con questo dibattito perché la strada che ho indicato è l'unica possibile, poi vi possono essere scelte individuali. Quindi, è inutile continuare. Ribadisco la disponibilità del Senato a parlarne, ma la strada è quella, altrimenti non ne usciamo.

Sull'inadeguatezza economica dell'assistenza sanitaria assicurata ai malati affetti da gravi patologie

STORACE (Misto-LD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su cosa, senatore Storace?

STORACE (Misto-LD). L'argomento è un altro, signor Presidente, non si preoccupi.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STORACE (Misto-LD). Signor Presidente, l'argomento che intendo trattare è piuttosto delicato ed è stato ripreso da grandi emittenti del nostro Paese; esso riguarda la condizione drammatica di una persona che è stata identificata come l'anti-Welby. Lei ricorderà, signor Presidente, che anche in quest'Aula abbiamo discusso del caso di una persona per la quale si sono mobilitate persino autorità istituzionali per costringere qualcun altro a decretarne la morte, contro ogni logica derivante dal diritto naturale. Ma non è questa la questione.

Ora, signor Presidente, io, come parlamentare, tento di essere giudizioso e presento interrogazioni su tali materie; pertanto, avrei potuto tranquillamente a fine seduta rivolgerle un sollecito. Quando, però, le interro-

gazioni cominciano ad accumularsi, vuol dire che su questi casi non vi è sensibilità da parte dell'Esecutivo.

Allora, Presidente, visto che in quest'Aula arriverà prima o poi la discussione, attualmente in corso in Commissione sanità, sul testamento biologico, considerato quanto accaduto nei giorni scorsi rispetto alla polemica seguita alle parole del Papa in tema di eutanasia, vorrei raccomandare alla sua attenzione la necessità che il Ministro della salute si renda conto di quanto sta accadendo a Piacenza riguardo alle condizioni di salute di un cittadino italiano, Gian Piero Steccato, colto da ictus e afflitto della cosiddetta sindrome del chiavistello (sono andato a trovarlo personalmente e muove solo un polpastrello).

Ebbene, si ha la sensazione che lo si voglia indurre a rassegnarsi alla morte. È inaccettabile che in un Paese in cui un posto letto in ospedale costa allo Stato 516 euro al giorno una persona in quelle condizioni venga trattata con la miseria di 23 euro al giorno.

Presidente, le chiedo di poter fare di tutto affinché il Ministro della salute prenda in considerazione tale questione: è inaccettabile che lo Stato spinga al desiderio di morire delle persone. Siamo in presenza di una persona che chiede di essere aiutata a vivere e Gian Piero Steccato ha diritto di vivere. *(Applausi dai Gruppi Misto-LD, AN e FI).*

PRESIDENTE. Senatore Storace, ci siamo già occupati di questa questione. Le assicuro un intervento diretto nei confronti del Ministro della salute rispetto alla vicenda umana così forte che lei ha sottolineato.

Sul grave fenomeno degli incendi

PASTORE *(FI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE *(FI)*. Signor Presidente, non ho ascoltato in quest'Aula né da parte di rappresentanti del Governo o di rappresentanti politici dichiarazioni sul tema più drammatico che abbiamo vissuto quest'estate, quello degli incendi. Non ho infatti alcuna notizia riguardo ad iniziative legislative, di carattere economico, ordinamentale o amministrativo che dovrebbero prevenire o comunque portare a contenere questo fenomeno che, come lei, Presidente, sa benissimo, ha colpito anche il nostro Abruzzo, come tante altre Regioni italiane con vittime e danni enormi, e con rischi rilevanti per la vita dei cittadini.

Su questo tema, passata l'estate, o meglio il momento più caldo dell'estate stessa, non ho ascoltato una sola parola di chiara responsabilità riguardo a cosa il Governo intende proporre al Parlamento o ai pubblici poteri in genere per prevenire fenomeni del genere o per reprimere i reati che di questi fenomeni sono spesso il frutto. Presidente, la mia è una richiesta che faccio in maniera accorata e credo che risponda al desiderio di

tanti di noi perché abbiamo vissuto l'estate più drammatica della storia italiana, almeno per quanto riguarda la mia memoria storica.

PRESIDENTE. Senatore, in tal senso credo che dobbiamo attivarci anche per una riflessione più ampia e per mettere in atto iniziative, dal momento che la situazione che lei ha denunciato e che ha toccato largamente il Paese è stata veramente drammatica.

Sull'attuazione degli impegni assunti nella legge finanziaria a favore della Sicilia

STRANO (AN). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STRANO (AN). Signor Presidente, data la sua altissima qualità di seconda carica dello Stato, la prego di farsi promotore di un'opera di sensibilizzazione verso il Presidente del Consiglio, dal momento che tutto ciò che è stato votato in finanziaria a favore della Sicilia, ad oggi, non è stato attuato nonostante i proclami. Non parlo di promesse verbali, ma di tutto ciò che è stato votato in finanziaria.

Ad oggi – e siamo nel mese di settembre – la Sicilia non ha visto attuato nessuno dei provvedimenti votati da quest'Assemblea nella finanziaria 2007, a cominciare dalle agevolazioni sui crediti di imposta. La prego, quindi, Presidente, visto che tra l'altro la Sicilia sta affrontando un periodo particolarmente difficile a livello di sicurezza, che è sempre più esposta ad attacchi (si vedano le minacce agli industriali), di far sì cortesemente che questa mia sollecitazione nei confronti del Governo – mi rivolgo al Presidente del Consiglio – possa essere comunicata al più presto.

PRESIDENTE. Verrà fatta la sollecitazione che ha richiesto.

Sul bando per il finanziamento dei Progetti di ricerca di rilevante interesse nazionale

* VALDITARA (AN). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALDITARA (AN). Signor Presidente, volevo pregarla di chiedere al ministro Mussi di venire a riferire in Aula per un fatto molto grave che sta inquietando, sta allarmando tutti i ricercatori, i professori, i docenti universitari italiani. Non sono stati ancora pubblicati i PRIN, vale a dire i Progetti di ricerca di rilevante interesse nazionale, dunque non sono stati ancora banditi e ciò fa sì che i ricercatori italiani, i professori, i docenti

italiani non possono attingere alle risorse per svolgere la propria funzione. Questo non era mai avvenuto, in passato: normalmente si procedeva entro marzo.

L'università e la ricerca italiane sono impossibilitate a svolgere la loro attività istituzionale. È un fatto gravissimo. È inutile parlare di rilancio del sistema della ricerca, di investimenti nel sistema universitario quando non si mettono a disposizione le risorse per svolgere quelle funzioni normali ed indispensabili. Lo dico nell'interesse del Paese.

Lancio questo grido di allarme chiedendole, signor Presidente, di far venire al più presto qui in Aula il ministro Mussi a riferire, perché ormai l'anno volge al termine.

PRESIDENTE. Senatore Valditara, nella Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari di questa mattina (ci torneremo la prossima settimana, quando discuteremo il calendario delle prime settimane di ottobre) si è discusso della presenza in Aula del Ministro dell'università, onorevole Mussi, anche in relazione alle ultime vicende che hanno agitato l'opinione pubblica. È quindi prevedibile che in quella occasione potremo svolgere un discorso di carattere più generale.

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 16,59*).

Discussione congiunta dei disegni di legge:

(1772) Conversione in legge del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione

(1677) Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

(29) MANZIONE. – Norme in materia di sicurezza stradale per impedire la manomissione delle centraline elettriche degli autoveicoli

(378) MAZZARELLO. – Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori

(530) BULGARELLI. – Disposizioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale per i motoveicoli

(671) PIANETTA. – *Modifiche all'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico*

(706) SCALERA. – *Misure per la sicurezza stradale e contro la guida in stato di ebbrezza*

(708) SCALERA. – *Disposizioni relative a dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli*

(914) CICOLANI. – *Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale*

(1138) PONTONE e MUGNAI. – *Modifica all'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sequestro dei ciclomotori e dei motoveicoli e razionalizzazione delle sanzioni*

(1290) DIVINA. – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale*

(1388) LEGNINI e CALVI. – *Modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di richiesta di sospensione delle sanzioni accessorie, di termini per la notifica delle violazioni non immediatamente contestate e di riduzione dei termini per l'adozione della decisione sui ricorsi al prefetto, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di liquidazione delle spese nei giudizi di opposizione*

(1424) COMINCIOLI ed altri. – *Norme sul trasporto di minori sui ciclomotori e motoveicoli*

(1425) CUTRUFO ed altri. – *Disposizioni a sostegno della mobilità su due ruote e modifiche al codice della strada*

(1462) DIVINA. – *Modificazioni all'articolo 116 del Codice della strada. Istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente*

(1603) BENVENUTO e MARCORA. – *Riduzione dei canoni di accesso stradale ai fondi rustici ed ai fabbricati rurali*

(1611) EUFEMI. – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici*

(1664) ALFONZI. – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici (ore 17)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione congiunta dei disegni di legge nn. 1772, 1677, già approvato dalla Camera dei deputati, 29, 378, 530, 671, 706, 708, 914, 1138, 1290, 1388, 1424, 1425, 1462, 1603, 1611 e 1664.

Ha facoltà di parlare la senatrice Donati, presidente dell'8ª Commissione permanente, per riferire sui lavori della Commissione sul disegno di legge n. 1772.

DONATI (*IU-Verdi-Com*). Signor Presidente, colleghe, colleghi, rappresentante del Governo, la Commissione lavori pubblici, che ho il piacere di presiedere, ha lavorato molto intensamente nel mese di luglio, i primi giorni di agosto ed anche la scorsa settimana, alla ripresa dei lavori, sui provvedimenti in materia di sicurezza stradale. Lo ha fatto consapevole della gravità della situazione che permane sulle nostre strade e della necessità di adeguare il codice della strada alla prevenzione e repressione di comportamenti pericolosi per tutti gli utenti della strada.

A luglio abbiamo avviato rapidamente la discussione sul disegno di legge recante, appunto, disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale, Atto Senato n. 1677, un ampio e molto complesso provvedimento di 35 articoli, già approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati. Voglio ricordare che la Camera ha elaborato ed approvato un testo partendo da un disegno di legge del Governo presentato al Parlamento che è stato sostanzialmente confermato nei suoi contenuti, ma anche notevolmente ampliato con nuovi e numerosi articoli aggiuntivi. Si tratta di un testo ampio, sostanzialmente e di fatto confermato anche dalla nostra Commissione lavori pubblici, che però ha apportato diversi, importanti e positivi modifiche e miglioramenti a quel provvedimento.

Nell'imminenza dell'esodo estivo, però, è sorta da parte del Governo la necessità di far entrare subito in vigore alcune parti del testo, per aumentare immediatamente la sicurezza e i controlli. Il Governo ha rappresentato correttamente questa esigenza in Commissione e si è – lo sottolineo – concordato tra maggioranza, opposizione e Governo di procedere alla discussione e votazione prioritaria dei sei articoli, che sono poi diventati il testo del decreto-legge approvato dal Consiglio dei ministri il 3 agosto, riferiti ai seguenti temi: disposizioni in materia di guida senza patente; limitazioni alla guida in particolare per i neopatentati; disposizioni in materia di velocità dei veicoli con sanzioni molto più robuste; disposizioni restrittive sull'uso dei cellulari durante la guida; maggiori sanzioni e restrizioni per la guida in stato di ebbrezza alcolica e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti; infine – l'ultimo articolo – norme atte a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidente stradale in caso di ebbrezza.

Voglio ribadire che il confronto in Commissione su questi articoli è stato molto accurato e costruttivo ed è stato grazie all'impegno naturalmente della maggioranza ma anche e soprattutto dell'opposizione, che ha assicurato un dialogo continuo, insieme al Governo, se siamo arrivati congiuntamente a questo importante risultato.

La Commissione – maggioranza e opposizione concordi – ha sempre ritenuto, d'intesa con il Governo, che fosse necessario puntare ad una rapida approvazione del disegno di legge, che – lo ricordo – include anche i sei articoli inseriti nel decreto-legge n. 117 al nostro esame, perché di por-

tata più ampia e perché affronta i diversi aspetti di prevenzione, tecnologie, norme e repressione che il tema della sicurezza stradale richiede.

Per questa ragione, alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva, la Commissione ha proseguito il proprio lavoro completando l'esame del disegno di legge e dei numerosi emendamenti presentati, arrivando la scorsa settimana alla sua approvazione. Per le medesime ragioni, perché abbiamo ritenuto che quello fosse il provvedimento prioritario già in corso come concordato, non siamo stati nelle condizioni di concludere l'approvazione del decreto-legge, che quindi viene posto all'attenzione dell'Aula senza relatore.

Ribadisco, per chiarezza, che il testo del decreto-legge è contenuto, pur con qualche lievissima modifica, anche nel disegno di legge ed è soltanto in via cautelativa che il Governo richiede a quest'Aula di approvare senza modifiche anche il decreto, come concordato oggi nella Conferenza dei Capigruppo, proprio per evitare rischi anche solo potenziali di vuoti normativi in materia di grande delicatezza sociale, giuridica e penale, e di proseguire, dopo il voto su tale provvedimento, alla disamina dell'articolato del disegno di legge affinché i due testi siano coordinati ed unitari e siano inviati in modo immediato all'altro ramo del Parlamento.

Sono certa che gli esponenti dell'opposizione, che hanno assicurato in Commissione un contributo concreto ed assai responsabile per l'approvazione del provvedimento, sanno e sapranno comprendere le ragioni della necessità di approvare in quest'Aula entrambi i provvedimenti.

Naturalmente siamo tutti consapevoli che, nonostante i miglioramenti apportati dal lavoro in Commissione, tenendo conto di altre modifiche che saranno poste all'attenzione dell'Aula, sostanzialmente in buona parte già concordate, dovremo continuare ad intervenire – lo dico in particolare al Governo – su due questioni che il provvedimento non assolve nella sua interezza: l'attuazione del piano sulla sicurezza stradale e l'aumento dei numeri dei controlli sulla strada. Infatti, solo da questo deriverà poi una piena ed efficace attuazione delle nuove norme che stiamo predisponendo; già uno sforzo significativo in questo senso è stato sostenuto dal Governo, tant'è che nei primi sei mesi di quest'anno il numero dei controlli è stato equivalente a quelli relativi a tutto l'anno 2006, ma riteniamo che si debba fare ancora di più.

Quindi, nel riferire sull'andamento dei lavori della Commissione, ho rappresentato la complessità di un *iter* che ha assicurato un'articolata disamina del provvedimento – e quindi il pieno rispetto delle prerogative della Commissione lavori pubblici – che ha visto una grande concordia nel merito tra maggioranza, opposizione e Governo, e le ragioni per le quali, pur concludendo l'esame di un disegno di legge molto complesso e composto di numerosi articoli, non si è riusciti a concludere in Commissione l'esame del decreto-legge.

PRESIDENTE. Il senatore Filippi, relatore sul disegno di legge n. 1677 e connessi, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

FILIPPI, *relatore sul disegno di legge n. 1677 e connessi*. Signor Presidente, signor Ministro, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi e colleghe, il provvedimento in approvazione costituisce una prima importante risposta ad un bisogno di sicurezza particolarmente avvertito nel nostro Paese.

Gli oltre 5.500 morti che annualmente continuano a registrarsi, insieme agli oltre 25.000 feriti con conseguenze permanenti, derivanti dagli oltre 300.000 incidenti, ci parlano con tutta evidenza di una realtà che non è assolutamente fuori luogo paragonare a uno stato di guerra. E a poco vale il fatto che negli ultimi anni questo Paese ha intrapreso un'apprezzabile riduzione delle morti per incidenti stradali, dato che rimaniamo ancora ben distanti dall'obiettivo comunitario che abbiamo assunto, quello di dimezzare il numero di morti e incidenti stradali registrati nel 2000 entro il 2010.

Tali risultati comunque sono il frutto non casuale di provvedimenti che in questi anni hanno dispiegato la loro efficacia: penso soprattutto al provvedimento istitutivo della patente a punti, ma più in generale anche a quei provvedimenti che hanno disciplinato l'uso del cellulare, l'obbligatorietà del casco o l'uso delle cinture che hanno consentito di salvare migliaia di vite umane.

La sicurezza stradale costituisce da tempo, infatti, un tema particolarmente caldo nel nostro Paese e un ambito legislativo privilegiato di intervento, sia per adeguare il nostro ordinamento alle direttive comunitarie, sia per concorrere all'obiettivo europeo sopra richiamato; un obiettivo senz'altro ambizioso, su cui il nostro Paese mostra di marcare il passo, ma proprio per l'importanza che riveste non consente assolutamente incertezze o ripensamenti. È piuttosto un altro concetto di sicurezza, un'altra cultura della sicurezza stradale quella che occorre affermare per fare il salto di qualità necessario. Gli esempi in Europa, da questo punto di vista – come sappiamo – non mancano e ad essi è spesso utile riferirsi.

Ce ne siamo resi conto una volta di più nel lavoro che ha impegnato la Commissione. Mi sia consentito per questo di rivolgere un particolare apprezzamento e ringraziamento ai colleghi dell'opposizione che hanno reso possibile, oltre ad un proficuo confronto, sempre utile, anche la ricerca di risposte e di soluzioni condivise a problemi e questioni di particolare delicatezza che investono la sicurezza, ma anche le abitudini di vita di milioni di nostri concittadini.

Un ringraziamento doveroso anche al Ministro che ha seguito insieme agli uffici e ai suoi più stretti collaboratori tutto l'*iter* dei lavori dell'8ª Commissione, manifestando una disponibilità ed un'apertura non ordinarie e che si sono rilevate quanto di più necessario occorre, su temi tanto delicati e importanti come quello della sicurezza stradale, dove in gioco vi sono – lo ripeto – migliaia di vite umane ogni anno.

Sono altresì convinto che ulteriori miglioramenti potranno essere apportati anche durante la discussione che ci accingiamo ad intraprendere in

Aula e sono comunque certo che dal nostro dibattito potrà venire un contributo importante per la futura delega al Governo di revisione del codice della strada, prevista nel provvedimento in esame.

Il tema centrale, a mio avviso, è quello costituito dalla necessità di intraprendere la strada per affermare una nuova cultura della sicurezza, fondata su tre pilastri essenziali: una prevenzione e un'educazione stradale particolarmente rivolta ai giovani e segnatamente presente nelle scuole di ogni ordine grado in ragione specie dei comportamenti alla guida sui quali è particolarmente urgente intervenire con un'inversione di rotta consapevole da parte degli utenti della strada; un quadro normativo e sanzionatorio adeguato, sia all'evoluzione che la tecnologia ha registrato in questi anni, sia a dare certezza alla pena prevista per ogni violazione.

Infine, ma non ultimo per importanza, una maggiore intensificazione dei controlli e degli accertamenti che collocano ancora il nostro Paese molto indietro rispetto agli *standard* europei.

Una cultura della sicurezza stradale che deve affermarsi a partire, in primo luogo, anche dalle discussioni in famiglia e nella scuola, le prime agenzie formative nella vita di un giovane, le uniche in grado di stimolare una coscienza critica dell'individuo, tanto necessaria quando il gruppo dei coetanei successivamente, nel processo di crescita e di affermazione della propria autonomia, tenderà a prevalere nell'orientamento dei comportamenti, mettendo a dura prova quei precetti basilari – verrebbe da dire di buon senso – assunti fino a quel momento come valori di riferimento.

Una cultura della sicurezza stradale che deve affermarsi, quindi, non con proclami o con eventi sensazionali, ma piuttosto con esempi quotidiani del rispetto, anche da parte dell'adulto, sia esso genitore o insegnante, delle norme più elementari del codice della strada. Anche in questo caso potremmo dire che ciò che occorre è il ripristino di un senso del rispetto della legalità di cui spesso noi avvertiamo la fragilità.

Nelle settimane che ci stanno alle spalle è impresso in tutti noi il ricordo di una scia di sangue consumata sulle strade del nostro Paese, di particolare drammaticità e gravità. Giustamente, i mezzi di informazione hanno amplificato l'attenzione sulle cause, sulle dinamiche e sulle conseguenze che hanno provocato queste tragedie. Amplificati, giustamente, sono stati i comportamenti di guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione a causa di sostanze stupefacenti che, nell'ambito della causa principale degli incidenti costituita dall'eccesso di velocità, ha rivestito negli ultimi anni sempre più importanza e significato.

Di fronte ai nostri occhi vi è uno scenario che probabilmente non si risolve soltanto con le pur necessarie restrizioni normative e gli inasprimenti sanzionatori, ma che richiede un intervento più in profondità nella nostra società, a partire dai luoghi di aggregazione e di incontro delle giovani generazioni, e richiede obiettivi più alti per suscitare condivisione nelle coscienze di ognuno.

Talvolta, invece, il nostro complesso sistema di regole, le nostre migliori intenzioni e i nostri condivisibilissimi obiettivi sembrano infrangersi e risultano come impotenti di fronte a quelle che ormai da anni definiamo

«le stragi del sabato sera» e che ogni anno moltiplicano i propri effetti quasi come se rispondessero ad un altro sistema di valori.

Il punto è che in questi anni la tecnologia ha fatto indubbiamente passi da gigante, migliorando le prestazioni e gli *standard* di sicurezza dei veicoli, migliorando la sicurezza e le infrastrutture stradali, ma non altrettanti passi corrispondenti sono stati fatti sullo stile dei comportamenti di guida. Banalizzando potremmo dire che le coscienze degli individui sono risultate meno flessibili e meno malleabili della tecnologia che abbiamo sviluppato.

In questo senso, probabilmente, la nuova frontiera dell'applicazione tecnologica, per la sicurezza stradale come per altri ambiti, non può non essere la sua applicazione al controllo dello stato psicofisico e alle condizioni della persona alla guida: la macchina che controllo l'uomo e lo abilita alla guida! Sta forse in questo paradosso il segno dei tempi in cui le stridenti contraddizioni che si manifestano si potranno risolvere in un futuro solo ribaltando il paradigma fino ad oggi noto.

Il provvedimento oggi in esame in quest'Aula ha conosciuto nei lavori della Commissione sostanzialmente due fasi: la prima, che ha coinciso con la chiusura dell'attività parlamentare in occasione del riposo estivo, ha consentito al Governo, con lo stralcio, ricordato dalla Presidente, dei sei articoli che rivestivano nell'articolato carattere di particolare urgenza, di emanare il decreto-legge per fronteggiare quella che già si annunciava un'estate all'insegna dell'emergenza sicurezza. I sei articoli hanno riguardato: la guida senza patente, alcune limitazioni alla guida per i neopatentati, una nuova articolazione degli eccessi di velocità, una nuova disciplina nell'uso del cellulare e una revisione normativa della guida in stato di ebbrezza alcolica o in condizione di alterazione a causa di sostanze stupefacenti.

È sicuramente presto per dare un giudizio compiuto sugli effetti che questi provvedimenti hanno prodotto, e sicuramente i dati a disposizione non consentono un presupposto di attendibilità. Certo è che comunque è riscontrabile una maggiore attività nei controlli sulle strade e negli accertamenti realizzati emergono tratti particolarmente inquietanti negli stili e nei comportamenti di guida in specie riferiti ai giovani, dati che comunque ci incoraggiano nel proseguire un'azione che non può conoscere cedimenti o incertezze.

La seconda fase è quella attuale che vede, alla riapertura dei lavori parlamentari, il provvedimento in Aula già interamente esaminato dalla Commissione, tenendo fede ad un impegno assunto prima della pausa estiva. La buona politica, attesa e voluta dai cittadini, mi permetto di dire in maniera sommessa e con la massima umiltà, è anche questa: quella politica, cioè, che di fronte a problemi concreti, drammatici e quotidiani come quelli della sicurezza stradale, che distruggono la vita di migliaia di famiglie, riconosce e sa anteporre l'interesse generale della collettività rispetto al legittimo interesse del proprio tornaconto politico. Quella politica che in queste situazioni sa stringere patti per quei superiori interessi e li mantiene, indipendentemente dalle contingenze politiche del momento.

In questo senso, mi preme dare atto di un comportamento ineccepibile in Commissione da parte dei colleghi dell'opposizione, che spero si possa mantenere anche in Aula.

Il provvedimento esaminato in Commissione e proposto per l'Aula ci consente, tra l'altro, di apportare significativi miglioramenti anche ad alcune lacune manifestate nell'applicazione del decreto-legge, come per esempio la depenalizzazione del rifiuto circa l'accertamento delle proprie condizioni psicofisiche, dando luogo ad una procedura elusiva del tutto intollerabile, o come l'eccessiva restrizione delle limitazioni di guida per i neopatentati, che ha suscitato preoccupazioni e contrarietà in molte famiglie italiane, che pure ne comprendevano le ragioni.

Il testo giunto in Aula e sottoposto alla discussione si compone così di 38 articoli, che vanno a costituire un articolato normativo organico in grado di apportare significative correzioni al codice della strada, in ragione delle stringenti necessità, ma anche di definire ambiti precisi di delega al Governo, per una sua necessaria rivisitazione complessiva, tesa in buona sostanza ad armonizzarlo con le direttive comunitarie intervenute, a semplificarlo opportunamente e a disciplinarne nuovi ambiti di applicazione.

È opportuno inoltre segnalare che il provvedimento in esame ha la necessità di concludere il suo *iter* di approvazione, come è stato ricordato, entro il 3 ottobre, termine di decadenza del decreto emanato dal Governo, consentendo per quella data la necessaria approvazione in terza lettura ai colleghi della Camera dei deputati, onde evitare uno sconveniente vuoto legislativo in coincidenza della decadenza del decreto stesso.

In questo senso, è da ravvisare che, nonostante le correzioni e gli apporti intervenuti in Commissione, il testo licenziato dalla Camera ed approvato a larga maggioranza, mantiene integralmente la sua struttura e la sua identità originaria. Possiamo quindi dire che nella sostanza è stato sì modificato, ma non stravolto.

Gli articoli centrali del provvedimento rimangono costituiti dall'articolo 12, che disciplina le sanzioni previste per gli eccessi di velocità; dall'articolo 16, che configura – con altri ad esso affini – un nuovo quadro normativo della guida in condizioni di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti; dall'articolo 31, oggetto di delega al Governo per riformare il codice della strada.

Queste, comunque, sono le principali modifiche intervenute, che riassumo sinteticamente per brevità.

All'articolo 1, sono state previste norme di inasprimento sanzionatorio in materia di regolamentazione della circolazione nei centri urbani, finalizzate alla riduzione degli inquinamenti atmosferici ed acustici.

È stato abrogato l'ex articolo 2, che disciplinava la guida accompagnata e che prevedeva il rilascio del foglio rosa ai sedicenni a particolari condizioni, anche se non ne viene in futuro preclusa la previsione, diventando oggetto specifico di delega al Governo nella rivisitazione del codice della strada.

È stato inoltre previsto, sempre nell'ambito dell'esercizio della delega, l'obbligo dei 16 anni per la guida dei quadricicli leggeri, oggi impropriamente assimilati ai ciclomotori. Ancora, nell'esercizio della delega, viene previsto il recepimento anticipato della direttiva comunitaria che va a disciplinare l'armonizzazione in materia di patenti di guida.

All'articolo 5, sono introdotte nuove misure di limitazione della guida per i neopatentati. All'articolo 12, viene introdotto il divieto di trasporto su motocicli e ciclomotori a due ruote di minori di quattro anni.

All'articolo 13, sono previste ulteriori limitazioni nell'esenzione dal divieto dell'uso del cellulare alla guida, restringendolo alle sole Forze armate e ai Corpi di polizia, prevedendo l'inasprimento sanzionatorio della sospensione della patente in caso di recidiva per gli altri autisti.

All'articolo 16, viene prevista un'ulteriore fascia dei tassi alcolemici riscontrabili alla guida, consentendo di graduare maggiormente le pene dallo stato di ebbrezza a quello di manifesta ubriachezza.

All'articolo 24, sono previste misure sanzionatorie per quei locali che svolgono attività di spettacolo congiuntamente all'attività di somministrazione di bevande alcoliche e non ottemperano alle nuove disposizioni di informazione sui rischi derivanti dall'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.

Di grande importanza è l'introduzione all'articolo 28 della previsione di destinare un terzo delle maggiori entrate derivanti dall'applicazione del provvedimento al potenziamento dei servizi di controllo sulle strade, tema centrale per la realtà del nostro Paese.

Più in generale, quindi, le norme del codice della strada modificate vanno a restringere il quadro normativo e a inasprire i termini sanzionatori riferiti agli eccessi di velocità e ai comportamenti di guida alterati dal punto di vista delle condizioni psicofisiche, fenomeni che – come sappiamo – costituiscono la prima causa di morte sulle strade italiane e purtroppo la prima causa di morte per i giovani sotto i 24 anni.

Come riflessioni conclusive, anche in previsione di esercizio delle delega al Governo, vi sarebbe da aggiungere la questione di un maggiore raccordo con gli organi di governo delle istituzioni locali, anche in ragione di una differenziazione che si registra nell'attività di controllo sul territorio nazionale, ma anche per il fatto che la maggior parte dell'incidenza dei morti sulla strada avviene proprio in ambito urbano.

In ultimo, e concludo, vi è l'incremento esponenziale registrato dal nostro Paese negli ultimi decenni in termini di parco veicolare circolante, che ci vede ai primi posti della classifica mondiale e che costituisce causa non secondaria anche nell'aumento degli incidenti registrati, questioni che spingono con forza a promuovere e incentivare una maggiore diversificazione modale nelle politiche della mobilità riferita alle persone e alle merci. *(Applausi dal Gruppo Ulivo e della senatrice Donati).*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale congiunta.

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

Ricordo a tutti i senatori che hanno 10 minuti a propria disposizione, come concordato.

STORACE (*Misto-LD*). Presidente, tenterò di utilizzare meno tempo di quello a mia disposizione per averne di più nel corso della discussione degli emendamenti.

Ho sentito quanto ha detto il relatore e vorrei esprimere insoddisfazione per il testo licenziato dalla Commissione. Tuttavia, da ciò che ho ascoltato, mi sembra vi sia la disponibilità – spero che questa sia anche l'intenzione del Ministro – ad apportare correttivi al testo all'esame dell'Aula.

Mi preoccupano infatti alcune norme, Presidente. Stiamo parlando di un tema, la sicurezza stradale, ovviamente collegato a quello più vasto della sicurezza del cittadino, sul quale troppo spesso c'è superficialità anche da parte degli operatori dell'informazione e nello scrivere le norme. Probabilmente, la concitazione nella necessità di rispondere alla pubblica opinione rischia di farci commettere degli errori.

Ministro, non ricordo se la questione che sarà oggetto di un emendamento specifico è frutto solo del lavoro del legislatore in Commissione o proviene direttamente dal Ministero; mi riferisco alla questione che ho segnalato alla pubblica opinione proprio nella giornata di ieri e che riproporrò in termini emendativi e soppressivi, riguardante una specie di indulto preventivo che si applicherebbe alla sicurezza stradale. La questione, Presidente, è la seguente.

Giustamente si prevede, visto quello che succede, che, se un cittadino va in giro senza patente perché non ha frequentato i corsi necessari ad averla o perché gli è stata revocata, scatta nei suoi confronti la sanzione dell'arresto; poi però si dice che la sanzione dell'arresto scatta se ciò avviene per due volte in un biennio. Ebbene, vorrei capire la logica di questo tipo di provvedimento; in sostanza, si dice: non farlo più la prossima volta. Qui non ci si riferisce al danno che si provoca, perché per fortuna per il danno esiste altro tipo di sanzioni, ma alla semplice guida di un veicolo senza la patente; se si prevede l'arresto – come è scritto nella norma – non si capisce perché lo si debba prevedere la seconda volta e non la prima, aggirando così sostanzialmente l'effetto deterrente della normativa.

Allora chiedo al relatore di prestare particolare attenzione a tale questione quando passeremo all'esame degli emendamenti all'articolo 3, perché credo che non dobbiamo dare all'opinione pubblica l'immagine di un Parlamento che dice che la prima volta la si fa franca e alla seconda scatta l'arresto.

Altre questioni sottoporremo all'attenzione dell'Aula, del relatore e del Ministro relativamente al provvedimento in esame per evitare che possa apparire, nei fatti, blando. Si possono, infatti, fare grandi proclami, ma se poi non vengono corrette le distorsioni che possono derivare da una scrittura frettolosa del testo, si dà vita ad un effetto delusione. Dette questioni saranno oggetto di cinque ulteriori emendamenti che cito qui per materia, riservandomi di intervenire poi nel corso della discussione.

Per quanto concerne la detenzione riguardante i danni a persone, signor Ministro, la misura deve essere prevista anche quando vengono provocati danni a cose di pubblica utilità perché noi dobbiamo evitare che i cittadini che con una automobile distruggono il patrimonio pubblico possano farla franca. Questo sarà oggetto di emendamenti riguardanti la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Altra questione che intendiamo sollevare nell'ambito di questo provvedimento è la necessità di restituire al magistrato del tribunale una competenza che è stata devoluta al giudice onorario. Non sfuggirà al Ministro e ai relatori che si tratta di una questione di fondo. Su tali vicende non si giudica solamente secondo cognizioni di carattere giuridico dato che effetti sociologici e psicologici concorrono a creare il giudizio del magistrato, giudizio che evidentemente non può essere affidato al giudice onorario, di per sé delegato dalla legislazione ai microconflitti e non a questioni di una rilevanza così specifica.

Un'altra questione su cui vorrei soffermare l'attenzione, partendo da una valutazione positiva della norma in oggetto, è riferita all'articolo 6 del decreto-legge che prevede, signor Presidente, la necessità d'informare i consumatori di bevande alcoliche delle disposizioni previste a loro danno se dovessero eccedere. Signor Ministro, la mia proposta è di inserire nella tabella che si prevede di affiggere nei locali, nei pubblici esercizi, nelle discoteche, laddove si è previsto di farlo, anche una riga con le sanzioni previste per i trasgressori. È vero infatti che la legge non ammette ignoranza, ma in questo caso sarebbe bene specificare quello che è disposto.

L'ultima questione che desidero porre è quella relativa ai proventi derivanti dalle ammende, nel senso cioè di prevedere l'istituzione di un fondo speciale ai fini della prevenzione. Se avrete la bontà di leggere l'emendamento che abbiamo proposto, vedrete che esso contiene una finalizzazione *ad hoc*, che può servire anche a risolvere le problematiche che ho visto segnalate anche in altri emendamenti e in alcuni ordini del giorno, ma che non ho visto approfondire in maniera specifica con una proposta normativa. (*Applausi dal Gruppo Misto-LD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Peterlini il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche gli ordini del giorno G103 (testo 2) e G104. Ne ha facoltà.

PETERLINI (*Aut*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, vorrei anzitutto esprimere la rassicurazione che il Gruppo Per Le Autonomie condivide pienamente l'obiettivo a cui mirano il Governo e il Parlamento con questo disegno di legge, vale a dire limitare gli incidenti stradali e dare più sicurezza ai cittadini sulle strade.

Vorrei inoltre evidenziare un particolare problema che si presenta soprattutto d'estate sulle strade di montagna che sono tormentate sempre di più dai rumori delle motociclette di coloro che provengono da tutte le parti d'Europa per godersi le montagne e le strade delle Alpi e tuttavia recano un grandissimo disturbo, soprattutto nei centri abitati. A questo ri-

guardo, già in Commissione è stata data risposta alla nostra richiesta di controllare meglio sia i veicoli stessi, spesso truccati, che la velocità e il rumore nei paesi.

Detto questo e condividendo l'obiettivo del provvedimento al nostro esame, devo esprimere una fortissima perplessità per quanto riguarda i mezzi con cui si desidera raggiungere il fine della maggior sicurezza sulle strade. Riteniamo infatti che se i controlli fossero effettuati in modo equo su tutto il territorio nazionale, la legge esistente, che è già draconiana, molto severa (soprattutto per quanto concerne le sanzioni, la patente a punti e anche le norme penali previste), dovrebbe bastare. Cosa è successo? Mentre sul territorio nazionale sembra che tali controlli siano svolti solo in parte (non mi permetto di esprimere un giudizio e forse il Ministro ci può fornire un quadro più completo), in provincia di Bolzano c'è una rete molto fitta e una severità incredibile nel controllo, nella sanzione e nella sua applicazione.

Adesso, annunciando misure di ulteriore gravità, ci troviamo di fronte al problema di un'opinione pubblica che in Italia urla per avere misure più draconiane, più forti, mentre a Bolzano la situazione è tale che ci viene detto: attenzione, non siamo disposti ad accettare ulteriori penalizzazioni. Forse ciò dipende dalla mentalità, dalla cultura, dall'applicazione delle leggi che da noi è eseguita più severamente che in altre parti d'Italia, o forse è veramente come dicevo io, cioè dipende dal controllo.

Signor Ministro, pochi minuti fa in Commissione affari costituzionali, alla domanda di un commissario, ha risposto che quest'anno sono diminuiti gli incidenti e ha detto che il motivo principale di tale riduzione è il calo registrato sulle autostrade, soprattutto per la presenza del cosiddetto *tutor*, il Sistema informativo per il controllo della velocità: se i cittadini sanno che l'osservanza della legge viene controllata la rispettano più facilmente. Perché però noi esprimiamo un giudizio così preoccupato sulle sanzioni? Perché stiamo progettando una legge che aumenta drasticamente le multe a migliaia di euro, che prevede non solo il ritiro delle patenti per mesi, ma sanzioni penali che prevedono il carcere; naturalmente non saranno applicate la prima volta, ma sono comunque misure molto draconiane.

Soffermandomi soprattutto sull'aspetto sanzionatorio che prevede multe molto aspre, devo porre una domanda: può darsi che per un parlamentare o per qualcuno che può permetterselo una multa di mille, due-mila, tremila euro non faccia tanto male; farà male al portafoglio, ma non lo rovina; ma una famiglia che guadagna 1.300-1.400 euro rischiamo di mandarla in rovina. Questa è la nostra grande preoccupazione.

In Commissione, più per provocazione che per possibilità di realizzarlo, per evidenziare questo problema senza poter seriamente proporlo (perché naturalmente tutti avrebbero detto che in Italia non è applicabile), ho ricordato il modello svizzero. In Svizzera, infatti, le multe sono scaglionate secondo la capacità di reddito del contribuente. Tutti mi direte: come si fa ad adottare questo sistema in Italia? Non è possibile perché le dichiarazioni dei redditi non sono affidabili e così via. Con questo vo-

glio solo rendere l'idea che mille euro per uno che guadagna bene e mille euro per una famiglia, invece, bisognosa fanno una grande differenza: sono, da una parte, un dolore al portafoglio e, dall'altra, una strage completa.

Per questo chiedo – abbiamo avuto anche un'interlocuzione con il ministro Bianchi che ringrazio molto per il suo interessamento – una forte correzione, magari in Aula, innanzi tutto per quanto riguarda le lievi trasgressioni, sia con riferimento alla velocità sia per ciò che concerne l'alcol.

Quanto alla velocità, sappiamo che le trasgressioni sono praticamente scaglionate per eccessi fino a più 10 chilometri orari, con il salto successivo ad oltre 40. Questo significa che un guidatore che viaggi a più 11 o a più 39 chilometri orari si ritroverà nella stessa situazione. Riteniamo che una lieve trasgressione possa essere considerata con più tolleranza, con meno severità, perché sappiamo tutti che può succedere, anche se non è naturalmente lodevole e meritevole di plauso.

Lo stesso vale per l'alcool. La Commissione ha già saggiamente introdotto questo scaglionamento, che finora non c'era, prevedendo praticamente una soglia – quella dello 0,8 – tra lo 0,5 e l'1,5, finora le uniche due misure che contavano: stare oltre l'1,5 voleva dire essere ubriachi e stare sopra lo 0,5 voleva dire essere in stato di ebbrezza; però, di fatto, c'è una differenza tra l'essere a 0,6 o 0,8 e ad 1,3 o 1,4. Pertanto, abbiamo chiesto anche a questo riguardo al Ministro di ripensare all'intervento soprattutto sulla fascia più bassa – lo ringrazio nuovamente per l'interessamento – affinché si prevedano sanzioni meno severe per queste piccole trasgressioni.

Un altro punto riguarda i neopatentati. La Camera aveva previsto e la Commissione trasporti del Senato ha ripreso nel testo al nostro esame una limitazione per i giovani neopatentati a 50 KW per tonnellata. Questo significa che i giovani possono viaggiare solo su piccolissime auto e ciò provoca in me grandissime perplessità, perché costringere i nostri figli a guidare automobili che possono essere schiacciate come le scatolette delle sardine mi fa veramente paura.

Oltre a questa obiezione di pericolosità, che mi permetto di avanzare, vi è poi un'obiezione di nuovo fortemente sociale: se costringiamo i giovani ad usare questi piccoli mezzi, se lo potranno permettere solo le famiglie abbienti, che dispongono di una seconda automobile, e metteremo in difficoltà tutti i giovani o le loro famiglie che hanno una sola auto, usata dalla madre o dal padre e che per qualche serata può essere usata anche dal figlio o dalla figlia neopatentati: infatti, se l'auto avrà potenza maggiore della misura massima – troppo bassa – identificata di KW, non andrà bene e la famiglia meno abbiente non avrà questa possibilità.

Mi sembra ingiusto dal punto di vista sociale e – ripeto – mi sembra anche molto pericoloso costringere i nostri giovani in queste scatolette. Adesso non dico che i giovani dovrebbero essere autorizzati a guidare le Maserati o le Ferrari. Se questo era l'obiettivo da raggiungere, signor

Ministro, alziamo allora il limite previsto in questa misura oppure, come proponiamo noi, eliminiamo tale limitazione.

Riteniamo che le misure più efficaci dovrebbero essere quelle preventive, le misure sociali e soprattutto le misure educative nelle scuole. A tal fine, abbiamo presentato l'ordine del giorno G103 (testo 2), che illustro molto brevemente. In esso praticamente si chiede che un articolo già vigente nel codice della strada, cioè il 230, trovi effettiva applicazione, al fine di svolgere un'attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado per far conoscere meglio i principi della sicurezza stradale, le relative segnaletiche, le norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento – naturalmente per quanto riguarda i giovani – all'uso delle motociclette e delle biciclette, alle regole di comportamento degli utenti e naturalmente ai pericoli e alle conseguenze dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope o di bevande alcoliche. In questo campo penso ci sia molto spazio per lavorare.

Il secondo punto che abbiamo inserito nell'ordine del giorno riguarda la necessità di sfruttare meglio i mezzi a disposizione del Fondo nazionale per la sicurezza, che potrebbero essere messi a disposizione, come chiediamo con questo ordine del giorno, anche dei Comuni e degli enti locali che si attivano al fine di porre in essere misure per prevenire l'uso degli autoveicoli dopo l'assunzione di bevande alcoliche o altre misure di sicurezza. Ad esempio, i Comuni della mia Regione si sono attivati ponendo in essere un servizio taxibus cumulativo multiuso per i giovani dopo la chiusura delle discoteche o anche un servizio di trasporto tra i paesi, al fine di evitare che la gente usi la propria macchina magari dopo aver bevuto troppo.

Un altro ordine del giorno che abbiamo presentato, il G104 (sul quale ugualmente penso che possiamo trovare consenso), riguarda l'uso delle carrozzelle per i portatori di *handicap*. Siamo stati avvertiti dalle associazioni di portatori di *handicap* che il codice della strada, così come si presenta, non tanto per la legge in sé ma per i regolamenti che ne sono derivati, rischia di far classificare tutte le carrozzelle (alcune ormai dotate di motore e della moderna possibilità di circolare sulle strade) come veicoli ordinari. Pertanto, si chiede con l'ordine del giorno G104 che il regolamento che disciplina l'uso di tali carrozzelle si adegui al progresso tecnico. In esso abbiamo indicato alcune misure che ci sono state proposte dalle associazioni di portatori di *handicap*.

Arrivo alla conclusione ricordando in questa sede anche una deliberazione del Consiglio provinciale di Bolzano, che recentemente è stata assunta a larghissima maggioranza e trasmessa, secondo l'*iter* previsto dalla Costituzione, anche al Parlamento. In pratica, in essa si chiede quanto da me esposto: si chiedono misure preventive; si chiede di incidere sulle scuole, di elaborare programmi educativi; si chiede di controllare su tutto il territorio nazionale, ma non di prevedere queste sanzioni draconiane, soprattutto per le piccole trasgressioni.

La ringrazio intanto per l'attenzione, signor Ministro, e spero che prima del voto degli articoli e degli emendamenti si trovi un compromesso che possa soddisfare tutto il territorio nazionale.

Infine, vorrei dire che condividiamo in pieno l'ordine del giorno della Commissione, il G100, in cui si dice di aumentare i controlli «sul territorio nazionale»; vorremmo sottolineare la parola «nazionale», perché vedrete che estendere i controlli su tutto il territorio nazionale basterà per limitare gli incidenti. *(Applausi dal Gruppo Aut)*.

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

MARTINAT (AN). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo di Alleanza Nazionale ha contribuito ampiamente, nei mesi scorsi, a discutere e ad emendare il disegno di legge che era stato presentato dal Governo a suo tempo, per poi arrivare ad un assenso di massima al Governo, vista l'emergenza, vista la situazione, all'emanazione di un decreto-legge ai primi di agosto, estrapolando una serie di articoli, con l'impegno politico che il medesimo sarebbe decaduto, per poi arrivare invece in Commissione – cosa che abbiamo fatto – a discutere il disegno di legge nel suo complesso giungendo alla sua approvazione.

Credo, signor Presidente, che questa sia una anomalia che questo Parlamento deve cominciare a denunciare. Sono da tanti anni in Parlamento e sinceramente non mi è mai capitato un fatto anomalo di questo genere. Dico anomalo perché, mentre noi stasera o domani mattina arriveremo alla conversione del decreto-legge così come presentato dal Governo, c'è l'intesa col Governo di apportare in Commissione una serie di modifiche sull'analogo disegno di legge. Mi sembra un fatto un po' schizofrenico: sarebbe stato molto più serio che il decreto fosse stato lasciato decadere e, con gli emendamenti che modificavano una parte del decreto medesimo, arrivare ad un disegno di legge organico più complessivo.

Tutto ciò premesso (che ci lascia già pesantemente in difficoltà sulla posizione del decreto medesimo, per cui annuncio sin d'ora che il mio Gruppo si asterrà proprio per questa anomalia incomprensibile in questo Parlamento), vengo al merito del disegno di legge e anche del decreto-legge.

Vede, signor Presidente, oggi potremmo definire il decreto e il disegno di legge un «multometro», un sistema di multe aggravate pesanti; non si interviene invece sostanzialmente su una serie di punti determinanti. Sono d'accordo però quando si dice che bisogna, per prevenire gli incidenti, fare alcune cose fondamentali, la prima delle quali è il potenziamento della polizia stradale, della segnaletica stradale, delle barriere stradali. Bisogna intervenire anche strutturalmente sul sistema stradale, non solo annunciando che chi sbaglia paga; bisogna dire che la polizia stradale deve avere più personale, più mezzi, bisogna mettere segnali, barriere, eccetera.

Poco ci interessa, caro Ministro, che poi accolga il nostro ordine del giorno, sottoscritto anche dagli altri Gruppi, e che il Governo si impegnerà a trovare i soldi: gli ordini del giorno sono come i sigari di Cavour, non si negano a nessuno.

Ma non basta: prevenzione vuol dire – proposta respinta, che abbiamo ripresentato in quest’Aula e che spero i colleghi approvino – l’obbligo dell’insegnamento nelle scuole dell’educazione stradale. Continuiamo a parlare di educazione stradale, altrimenti, come ho detto più volte in Commissione, cambiamo il titolo, chiamiamola legge delle quattro ruote, delle automobili. Se questo è il codice della strada, deve esserlo per automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni. Questo si fa cominciando dalle scuole elementari, insegnando ai ragazzi l’educazione civica. L’educazione civica si insegna, ma non vi sono i mezzi: poi sorge il contrasto con il Ministro della pubblica istruzione, perché interferiamo in casa sua e non possiamo di certo farlo; allora, non se ne fa nulla, l’istruzione non si fa.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 17,48)

(Segue MARTINAT). Allora, non vi è prevenzione, perché non vi sono i mezzi per la polizia, per le strutture, eccetera; non vi sono i mezzi per l’educazione nei confronti dei nostri giovani.

Amici miei, a questo punto, vi è il problema rappresentato dal fatto che ci si è impegnati in tema di autotrasporto (ma ne parleremo domani, in sede di esame degli emendamenti).

Veniamo, dunque, al problema, anche importante, che abbiamo presentato, ma che è stato respinto, ossia quello delle pene accessorie cioè dei lavori socialmente utili. Ci si viene a dire che ciò è in contrasto con l’articolo 2 della Costituzione («La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell’uomo», eccetera). Caro Ministro, capisco che lei non voglia o non possa entrare in contrasto con l’onorevole Mastella, perché come sulla scuola non andiamo in contrasto con il Ministro della pubblica istruzione (per carità, non entriamo in casa d’altri, rendendo obbligatoria un’ora alla settimana di insegnamento del codice della strada), sul problema delle pene accessorie non andiamo a modificare il codice penale, perché entriamo in contrasto con il Guardasigilli, eccetera.

Come ho detto prima, questo non è un disegno di legge sul codice della strada, in cui si educano i cittadini, si fa prevenzione, si operano interventi sulle barriere stradali, sui punti, sui segnali, eccetera, perché non vi sono i soldi. Ma allora cos’è, un «multometro»?

Amici miei, vi è un sistema semplicissimo; caro Ministro, glielo spiego io. Se lei avesse un minimo di volontà o di mettersi in contrasto o di concordare con il ministro Mastella, si potrebbe semplicemente pre-

vedere che chi rifiuta le pene accessorie, i lavori socialmente utili previsti per chi ha commesso questo tipo di reati non benefici degli effetti prescritti dalla legge Gozzini. Basta modificare un articolo semplicissimo, così che chi non intende svolgere i lavori socialmente utili aggiuntivi alle pene inflitte (e parliamo di persone che commettono reati gravi, che causano feriti e morti), rinuncia ai benefici previsti dalla legge Gozzini, *ergo* non gode della condizionale, *ergo* rimane in galera. Mi sembra ovvio.

Altrettanto ovvia mi pare la modifica su cui abbiamo insistito e insistiamo. Caro Ministro, avrà letto anche lei i giornali, oggi: un pluriomicida è agli arresti domiciliari, dopo pochi giorni; un pluriomicida, perché nel nostro codice si chiama omicidio colposo. Abbiamo proposto che si consideri che tutti coloro che compiono un reato del genere sotto effetto di alcol o droga commettono un omicidio doloso. Infatti, una persona, nel momento in cui, dopo essersi drogata o ubriacata, prende una macchina, è come se prendesse una pistola con la pallottola in canna: è un criminale che può uccidere. Allora, diventa un omicidio non più colposo, per cui chi l'ha commesso in galera non ci andrà mai (come l'esempio di oggi dimostra) o ci sta per pochi giorni, ma un reato il cui autore in galera ci va e ci resta: si tratta di modificare il codice penale.

Si metta d'accordo con il suo collega, il senatore Mastella: non veniteci a presentare, però, un disegno di legge e un decreto-legge che costituiscono un «multometro» e basta, perché così non va. Noi siamo disponibili – e abbiamo tempo ancora, credo, stasera e domani – a trovare un'intesa su questo, altrimenti i cittadini – ho ascoltato prima l'intervento del collega dell'Alto Adige – saranno solo multati o penalizzati attraverso il ritiro di patente.

Noi abbiamo contribuito ampiamente a questo disegno di legge con emendamenti e suggerimenti; tuttavia, mancano i fatti essenziali: la prevenzione e la punizione nei casi più gravi. Chi commette omicidi in stato di ubriachezza con la macchina dev'essere messo in galera e starci per il tempo giusto. Non chiediamo che ci stia 20 o 30 anni, ma di trasformare semplicemente l'omicidio colposo in doloso, cioè passare da un massimo di quattro anni – che significa che in galera non ci andrà mai – ad un massimo di dieci anni, affinché il colpevole in galera ci vada anche se per poco, date le varie misure, dalla legge Gozzini alla possibilità di fare i processi con tempi accelerati, alle riduzioni di pena. Perlomeno in galera il colpevole ci andrà. Non bisogna pensare di scusare il responsabile perché era ubriaco e quindi non sapeva quello che faceva: i morti ci sono. Penso alle famiglie dei morti, signor Ministro.

Allora noi dobbiamo prevenire, insegnare ai nostri ragazzi cos'è il codice della strada, se vanno in bicicletta, a piedi o in motocicletta. Basti vedere come circolano i motociclisti e i ciclisti in una città come Roma per dire che bisognerebbe smetterla forse di fare le multe per divieto di sosta e che bisognerebbe farle a coloro che sorpassano a destra o che vanno contromano.

Per questi motivi abbiamo presentato una serie di emendamenti al disegno di legge – sul decreto-legge, come ho detto prima, il nostro voto sarà di astensione – che in larga parte ho illustrato sinteticamente ma che hanno visto un dibattito per settimane in Commissione. Noi restiamo disponibili in tal senso, ma bisogna vedere se c'è la disponibilità a rivedere la materia, soprattutto con il suo collega Mastella, e ad insegnare, soprattutto con il collega della pubblica istruzione. Ad oggi questo provvedimento si chiama «multometro» e non porta assolutamente benefici. Forse servirà a salvare un po' di vite umane, ma non certo a rendere giustizia al sistema italiano. *(Applausi dal Gruppo AN)*.

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

STIFFONI (*LNP*). Signor Presidente, Ministro, la triste cronaca degli incidenti stradali che ogni anno si consumano sulle nostre strade ha riportato il tema della sicurezza stradale al centro del nostro dibattito politico, imponendo l'adozione di iniziative concrete a tutela della vita dei cittadini, anche alla luce dell'impegno assunto dall'Italia nell'Unione Europea, quello di dimezzare entro il 2010 il numero degli incidenti.

Gli ultimi dati statistici evidenziano come in Italia ogni anno si verificano circa 225.000 incidenti stradali, 5.426 decessi, oltre 300.000 feriti, con il 30 per cento delle vittime di età compresa tra i 15 e i 29 anni. Sono numeri questi, signor Ministro, che, oltre a tenerci lontano da quei Paesi europei che vantano i più alti livelli di sicurezza stradale (Regno Unito, Svezia e Olanda), mettono in evidenza l'urgenza di adottare azioni più forti ed incisive in grado di migliorare e rafforzare la normativa posta a tutela della sicurezza stradale.

Certamente il disegno di legge del Governo che ci apprestiamo a discutere in quest'Aula è il frutto di un intenso lavoro svolto in Commissione. Un lavoro che, avendo coinvolto tutti i Gruppi parlamentari, offre anche importanti spunti su cui impostare rilevanti azioni finalizzate alla drastica riduzione degli incidenti stradali.

Ci preme tuttavia denunciare che l'opportunità di realizzare concrete iniziative nel campo della sicurezza stradale ha trovato in questi mesi il suo limite più grande nell'evidente mancanza di volontà di questa maggioranza di voler rendere seriamente operative ed efficaci le misure contenute nel disegno di legge in esame, negando quelle risorse finanziarie che sarebbero state necessarie a dare consistenza alle azioni prospettate.

Pertanto, se da una parte possiamo ritenerci soddisfatti dell'approvazione di alcuni importanti emendamenti presentati dal nostro Gruppo, riferendomi anche alle misure volte alla salvaguardia della vita dei giovani che sempre più spesso rimangono coinvolti in gravissimi incidenti stradali, dall'altra lamentiamo il fatto che queste misure non siano state adeguatamente supportate da opportune risorse in grado di renderle immediatamente efficaci.

Ad esempio, la previsione dell'incremento del numero di controlli sulle strade da parte delle forze dell'ordine, che peraltro deriva dall'appro-

vazione di un emendamento del nostro movimento della Lega Nord, pur rappresentando un'iniziativa efficace per contrastare l'elevato numero di morti nelle nostre strade, rischia di rimanere non applicata per le scarse risorse finanziarie disponibili.

Proprio per quanto concerne i controlli nei confronti di chi guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, è opportuno ricordare che l'uso di tali sostanze è tra le principali cause dei sinistri. Tuttavia, nel periodo 2002-2004 solo il 3 per cento dei patentati italiani è stato controllato con l'etilometro, rispetto al 16 per cento della media europea e al 38 per cento dei Paesi più severi. In Francia si effettuano 7-8 milioni di controlli l'anno, in Spagna circa 3-4 milioni, mentre in Italia i controlli sono appena 200.000.

Oltretutto, bisogna considerare che l'uso smodato di sostanze alcoliche e di stupefacenti non rappresenta più un fatto occasionale, ma sta diventando una vera e propria piaga. Il nostro Gruppo ha quindi presentato alcuni emendamenti finalizzati all'inasprimento delle sanzioni accessorie nei casi di guida in stato d'ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, i quali sono stati accolti nel testo in esame.

Tuttavia, riteniamo che tali misure debbano essere supportate da ulteriori interventi di natura penale che prevedano, da una parte, l'introduzione del reato di omicidio doloso per chi uccide guidando sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, e dall'altra, l'applicazione di pene certe e più stringenti per chi commette i suddetti reati. In questa direzione vanno gli emendamenti presentati dal nostro Gruppo in Aula, la cui approvazione permetterà di compiere importanti passi in avanti, indispensabili per contrastare l'elevato numero di incidenti mortali sulle nostre strade.

Muovendo dalla necessità di affiancare ai suddetti interventi altre misure di natura maggiormente preventiva, il Gruppo ha poi presentato alcuni emendamenti che perseguono l'obiettivo di aumentare i livelli di sicurezza stradale attraverso l'adozione di importanti iniziative quali l'obbligo per le farmacie e gli esercizi commerciali autorizzati alla vendita di farmaci di esporre al pubblico la lista dei medicinali che riportano nell'etichettatura le avvertenze speciali, con particolare riferimento alle controindicazioni provocate dalla interazione del medicinale con bevande alcoliche e superalcoliche, nonché il divieto di fumo durante la guida, anche per tutelare la salute dei cittadini ed in particolare le categorie più deboli, ed infine il finanziamento di corsi di educazione stradale nelle scuole.

In particolare, auspichiamo l'approvazione di quest'ultimo emendamento, sostenuto fra l'altro anche da altri senatori dell'opposizione, al fine di poter realizzare una seria prevenzione degli incidenti stradali permettendo ai giovani utenti della strada di maturare una cultura della sicurezza stradale, che sia poi in grado di promuovere comportamenti consapevoli e responsabili durante la guida.

Infine, a completamento dell'importante azione di rinnovamento portata avanti dal nostro Gruppo sulle norme poste a tutela della sicurezza stradale, è stata ravvisata la necessità di prevedere, tra i principi e i criteri direttivi della legge delega per la riforma del codice della strada, la revi-

sione della normativa in materia di patenti di guida agli extracomunitari. Infatti, secondo le statistiche quasi una patente nuova su cinque è conseguita da immigrati. Anche se gli stranieri detengono il 5,34 per cento delle patenti italiane, essi sono responsabili del 6,08 per cento delle infrazioni, incidendo negativamente sui livelli di sicurezza stradale.

Pertanto, ci auguriamo che anche in questo ambito possano giungere da parte della maggioranza e del Governo dei segnali positivi al fine di creare un sistema di regole maggiormente rigorose nei confronti di extracomunitari che intendono circolare in Italia con patenti rilasciate da Paesi non appartenenti all'Unione Europea, nel rispetto comunque degli Accordi e delle convenzioni internazionali cui il nostro Paese aderisce.

Concludendo, auspichiamo che gli emendamenti presentati dal nostro Gruppo siano attentamente valutati durante l'esame del provvedimento in Aula, in quanto riteniamo che gli stessi possano fornire risposte maggiormente concrete, rispetto a quelle fin qui adottate, su un problema così importante come quello della sicurezza sulle strade e della tutela della vita umana: un po' di coraggio in più, mi permetta di dirlo, signor Ministro, da parte di tutti noi per non vanificare le aspettative dei nostri cittadini. *(Applausi dal Gruppo LNP e della senatrice Rebuzzì).*

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

BUTTI (AN). Signor Presidente, la presidente Donati ha rappresentato correttamente poco fa il percorso seguito dalla Commissione competente: il relatore, che ha condotto in modo positivo i lavori, la maggioranza e la minoranza hanno lavorato per facilitare l'emanazione del decreto, incontrando gli auspici del Ministro, anche se, per dirla tutta e come lo stesso Ministro ben sa, non è che ci avessero particolarmente convinto.

Come ha ricordato poco fa il mio Capogruppo in Commissione, senatore Martinat, abbiamo accettato una procedura parlamentare anomala, quella del cosiddetto decreto a perdere: avevamo cioè fatto con il Ministro e con la Presidente della Commissione un patto tra gentiluomini. Infatti, i sei punti ricordati dalla presidente Donati (le disposizioni in materia di guida senza patente, le limitazioni alla guida in particolare per i neopatentati, le disposizioni in materia di velocità dei veicoli con le relative sanzioni, le disposizioni sull'uso dei cellulari durante la guida, le sanzioni e le restrizioni per la guida in stato di ebbrezza e la consapevolezza dei rischi di incidente in caso di ebbrezza) ci sembravano particolarmente meritevoli di attenzione, di convergenza, di un dibattito proficuo e sereno. Il Ministro, la Presidente e il relatore sanno che però le nostre posizioni in merito erano e restano distinte e distanti, come abbiamo spiegato argomentando nel dettaglio la nostra posizione in sede di dibattito in Commissione e come intendiamo fare anche qui.

Si era parlato, signor Ministro, di un decreto a perdere, cioè di un decreto che non doveva essere convertito in legge, invece stasera o domani mattina – non so come sarà l'andamento dei lavori – voteremo la conversione e credo – come ha ricordato giustamente il senatore Martinat

– che Alleanza Nazionale non possa andare più in là di una motivata astensione.

Ci siamo responsabilmente piegati al «generale agosto», ai massicci spostamenti di auto sulle strade per le meritate vacanze. Non so, signor Ministro, quale sia il bilancio finale riguardante la sicurezza stradale nel mese d'agosto e in questo primo stralcio del mese di settembre, ma ho la sensazione che il decreto non abbia migliorato granché la situazione della sicurezza stradale, né abbia contribuito sensibilmente alla riduzione degli incidenti e dei decessi.

Cercherò la sintesi, che ho già utilizzato peraltro in Commissione, per ribadire la posizione di Alleanza Nazionale. Siamo convinti che non si produca sicurezza solo elevando le sanzioni e siamo convinti della necessità di operare su più fronti coniugandoli tra loro. Pensiamo a pene rapportate alla gravità dell'infrazione; alla modifica di comportamenti errati; ad una più fitta rete di controlli idonei a far rispettare le leggi e i divieti che già esistono. Tutto ciò ed altro concorre a creare la sicurezza stradale.

In questo provvedimento abbiamo ravvisato una sorta di sindrome emotiva, che mai dovrebbe colpire il legislatore di qualsiasi colore.

Allora, sulla questione ebbri o ubriachi, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'azione di droga è un problema serissimo, come lo è l'ignoranza della segnaletica o il mancato rispetto delle più elementari norme della convivenza sulle strade, ma l'inasprimento delle sanzioni non è tutto. Forse dobbiamo avere più coraggio. Noi lo avremmo avuto e avremmo potuto dire, prima di elevare le sanzioni che colpiscono chi si mette al volante alterato: o bevi o guidi. L'alternativa è certamente drastica, signor Ministro, ma potrebbe essere efficace, se opportunamente trattata sotto il profilo culturale, vorrei dire anche sotto il profilo pedagogico, e non solo per i giovani.

Voi elevate le sanzioni, prevedete l'arresto per tutti, con durata differenziata a seconda del tasso alcolemico, ma – lo sottolineo – per tutti, anche per chi guida con tasso alcolemico pari allo 0,6 per cento, cioè pari ad un bicchiere di vino o poco più. Ripeto: sarebbe più opportuno dire «o bevi o guidi». È un controsenso. Se consentite di bere, dovete consentire anche la gradualità delle sanzioni: quella del «o bevi, o guidi» è una scelta coraggiosa che non concederebbe nulla all'ambiguità delle percentuali di alcol o di altre sostanze nel sangue. Lo stesso vale per gli stupefacenti: sarebbe più coraggioso dire che non è mai lecito drogarsi, come Alleanza Nazionale sostiene da tempo e, comunque, a maggior ragione, prima di mettersi alla guida di qualsiasi mezzo.

Ci domandiamo: ci sarà una differenza tra chi beve a cena un bicchiere di vino e chi si mette ubriaco alla guida? Questa differenza la prevede anche il codice della strada. Ci sarà questa differenza anche per quanto concerne le sanzioni? La risposta è negativa.

Mi meraviglio sentire colleghi solitamente razionali che ritengono che aumentando le pene diminuiscano i reati e, quindi, in questo caso, gli incidenti. Si contrasta un reato se lo si persegue effettivamente, cioè attraverso un elevato numero di controlli che consentano alle forze di po-

lizia di attribuire un significato anche educativo e preventivo al loro intervento. Non si può, a fronte di un risibile numero di controlli, di una scarsa politica di prevenzione e di educazione, affidarsi solo alla repressione, che – intendiamoci – è necessaria, ma non è ancora sufficiente.

Sorrido quando leggo che bisogna imporre a tutti gli automobilisti un etilometro – come qualche collega ha proposto – da conservare in auto. Sorrido quando leggo statistiche per cui in Italia si può incorrere in un controllo di questo genere ogni 175 anni, signor Ministro. Sorrido amaramente se penso che nell'arco decennale della validità di una patente l'automobilista può ammalarsi, anche gravemente, e può dover assumere farmaci molto particolari, paradossalmente molto più pericolosi del classico bicchiere di vino.

Pertanto, occorre un nuovo modello culturale. Occorre introdurre nuovi modelli culturali già nelle scuole per educare le giovani generazioni al valore della vita e al rispetto per gli altri e trasferire tali principi anche sulle strade. Occorre sensibilizzare tutti, ma soprattutto i giovanissimi, circa i rischi che derivano da un'eccessiva confidenza con gli alcolici o da un qualsiasi approccio con droghe. Forse, sarebbe opportuno ipotizzare – come già qualcuno ha ricordato – nell'educazione civica insegnata a scuola anche un piccolo capitolo dedicato all'educazione stradale.

Perché non approfittiamo anche di questo provvedimento per corresponsabilizzare, signor Ministro (questo è un altro grave problema), i titolari di locali dove vengono somministrate ingenti quantità di alcol? Non intendiamo criminalizzare nessuno, ma vorremmo evitare l'ipocrisia, perché buona parte delle cosiddette stragi del sabato sera originano proprio da qui, cioè dalla distribuzione incontrollata di sostanze alcoliche ai giovani nei bar, nei pub e nelle discoteche.

In questa materia abbiamo tanto da lavorare e mi riferisco soprattutto alla prassi, appunto, di vendere i superalcolici ai minorenni o a giovani che sono già evidentemente alterati. Prevedere per i gestori dei locali di intrattenimento l'esposizione di una tabella informativa sulle conseguenze derivanti da un elevato tasso alcolemico nel sangue mentre continuano a somministrare alcolici ai giovani, signor Ministro, è il parossismo dell'ipocrisia, è la cosa più inutile del mondo.

Non avremmo biasimato un coinvolgimento attivo del Ministro della pubblica istruzione e delle politiche giovanili e avremmo apprezzato, per altri versi, anche un maggior impegno del Ministro dell'interno, soprattutto per un'efficace politica di controllo della rete stradale, partendo dalla necessità di mettere le Forze di polizia competenti nelle condizioni logistiche, ma soprattutto economiche, di operare con efficienza.

Ci sono anche degli aspetti positivi in questo provvedimento. Noi crediamo che alla base di un provvedimento di questa natura ci debba essere tanto buon senso più che qualche fisima ideologica: il buon senso che ha portato il legislatore, in tempi recenti, ad imporre l'obbligo del casco, delle cinture, di un uso corretto dei cellulari in auto e così via. Questa politica dei piccoli ma determinanti passi ha portato ad un miglioramento delle statistiche incidentali ed è questo che mi fa pensare, in relazione

al provvedimento che stiamo discutendo, ad un piccolo tassello di un mosaico che però è ben più ampio.

Forse siamo ingenui ma prevenzione significa obbligare – signor Ministro, abbiamo discusso lungamente e nel dettaglio in Commissione circa questo problema – i ricchi enti gestori delle autostrade o proprietari delle strade a mantenere il manto stradale in perfette condizioni, a realizzare *guardrail* idonei, illuminazioni più potenti. Vi è un atteggiamento remissivo nei confronti dei potenti ed aggressivo nei confronti della gente comune, degli automobilisti. Non basta dire agli enti gestori, alle società concessionarie o agli enti proprietari delle strade di intervenire, ma bisogna dire che cosa succede se non lo fanno. Altrimenti credo – mi corregga se sbaglio – che l'articolo 24 sia assolutamente inutile.

Per quanto riguarda gli enti locali – sto parlando ovviamente del disegno di legge non del decreto-legge, signor Ministro – occorre vigilare che veramente il 50 per cento dei proventi delle sanzioni venga reinvestito per la sicurezza. Pongo una domanda: perché non si vogliono obbligare quei soggetti a mantenere il manto stradale in perfette condizioni o a realizzare segnaletica orizzontale e verticale idonea o a illuminare sufficientemente le strade? Chi gira sulle strade europee vede altre cose: perché? Perché non aumentare i controlli incentivando le Forze di polizia e sollecitando una presenza più evidente sul territorio e sulle strade, rimpinguando gli organici e dotandoli di attrezzature sofisticate? Sarebbe un controsenso non farlo e non approfittare di questa situazione perché chissà quando mai noi torneremo a discutere di sicurezza stradale.

I controsensi di questa politica, signor Ministro, sono evidenti ed io ne cito alcuni che brillano nel testo e nella politica di questo Governo da alcuni mesi: Bersani che liberalizza le scuole guida elidendo di fatto un punto fermo nella formazione del giovane aspirante guidatore, mortificando le professionalità che pure c'erano e ci sono nelle scuole guida e poi il tentativo surrettizio, inserito nel testo, di recuperare quello sbaglio. Il ministro Turco che raddoppia la dose di *cannabis* per uso personale, fermata poi fortunatamente dalla giustizia amministrativa, e poi la richiesta di colpire, giustamente, chi guida sotto l'effetto di droghe.

Sulla questione della velocità, signor Ministro, il problema non è riferito solo alla questione della droga e dell'alcol. L'articolo che modifica l'articolo 142 del codice della strada, che si occupa dell'osservanza dei limiti di velocità, è importante ma anche in questo caso il tratto distintivo del provvedimento è solo ed esclusivamente l'inasprimento delle sanzioni. Trovo ipocrita e anche un pò ridicolo consentire la costruzione di auto potentissime e poi stabilire sanzioni così pesanti sulla violazione dei limiti di velocità: visto che interveniamo sulla sicurezza delle auto occupiamoci allora anche di questo gravoso aspetto.

Il codice della strada stabilisce limiti per tipo di strada, signor Ministro, per categoria di veicoli e quant'altro, ma consente agli enti proprietari, e io già in Commissione avevo richiamato la sua attenzione su questo delicato passaggio, la facoltà di fissare nuovi limiti, ovviamente inferiori e non superiori a quelli stabiliti dal codice della strada. L'ente proprietario

deve occuparsi della posa in opera e anche della relativa segnaletica. Ci sono strade, però, ed anche tratti autostradali, dove il limite massimo è ridicolo e rischia di essere pericoloso: si rischia il tamponamento o di essere d'intralcio al traffico. Ma su quelle strade, su quei tratti autostradali vengono rilevate elettronicamente le velocità. Quanti sono gli automobilisti inutilmente colpiti e vessati, in questi casi? Non lo so, lo chiedo a lei, però sono numerosissimi, come si può vedere dal numero dei ricorsi.

Anche la rimodulazione da tre a quattro fasce di misurazione dell'eccesso di velocità rappresenta un serio problema. Prima, con la violazione compresa nella terza fascia, era prevista la sospensione della patente; ora, la violazione compresa nella quarta fascia è sanzionata addirittura con la revoca della patente. Vero è che il limite in quel caso viene oltrepassato selvaggiamente, come è stato ricordato in Commissione, ma è comunque prevista la revoca della patente, che – come sappiamo – è uno strumento essenziale per milioni di italiani, che utilizzano la macchina per recarsi ad esempio al lavoro.

Per colpire i cosiddetti Speedy Gonzales, è molto più utile, corretto ed educativo far girare le auto della polizia stradale. Questo è un vero ed autentico deterrente. E ciò non significa che io sostenga i frettolosi; sostengo invece il buonsenso, che mi fa notare come l'automobilista sia generalmente costretto nelle code, causate da un traffico intenso o dai lavori in corso, a velocità ridottissime.

Abbiamo presentato qualche emendamento in Commissione e qualche altro lo abbiamo ripresentato in Aula, sperando che questi ultimi abbiano una diversa fortuna, che possano trovare un accoglimento da parte del relatore e del Governo, perché riteniamo che su un tema di questo genere sia veramente sciocco dividersi politicamente. *(Applausi dal Gruppo AN e del senatore Losurdo).*

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

CICOLANI (FI). Signor Presidente, i colleghi che ci hanno preceduto hanno già messo in evidenza l'anomalia di fronte alla quale ci troviamo, quella cioè di due provvedimenti che non sono identici nel contenuto. Ci troveremo quindi a convertire un decreto-legge e, poco dopo, ad approvare un disegno di legge che in alcune parti è diverso dal decreto-legge.

Questa è una tecnicità a cui si ricorre per evitare il pericolo, come ha detto il presidente Donati, che ci siano vuoti legislativi dopo il 3 ottobre, soprattutto sui profili penali, ma è certamente, diciamo così, una schizofrenia tecnica. Soltanto la grande disponibilità manifestata dal Ministro nel seguire questo provvedimento ha consentito all'opposizione di non fare una battaglia su questo punto. Do quindi volentieri atto al Ministro di avere seguito questo provvedimento con grande apertura, come ha sottolineato il senatore Filippi nella sua relazione.

Ora, però, dobbiamo fare tutti insieme una riflessione. Malgrado siamo intervenuti tante volte sull'argomento, ci troviamo di fronte – e anche a tale proposito mi richiamo alla relazione del senatore Filippi – a nu-

meri veramente impressionanti: circa 6.000 morti l'anno, oltre 25.000 feriti gravi, oltre 200.000 incidenti l'anno. Malgrado vari interventi legislativi, non siamo mai riusciti, se non nel caso della patente a punti, a ridurre in modo significativo questa vera e propria ecatombe, questa vera e propria emergenza nazionale.

Cercherò di illustrare alcune riflessioni di buon senso, che, a mio parere, sono alla base della scarsa incisività che abbiamo finora manifestato su questo problema. Una delle ragioni, e anche questo provvedimento si muove purtroppo nella stessa direzione, è che privilegiamo provvedimenti sostanzialmente repressivi, senza allargare l'orizzonte ad una serie di cause che sono alla base di questa grandissima incidentalità. Non agiamo sui guidatori se non in misura molto modesta e, quindi, sull'educazione. Se in Aula sono stati presentati diversi ordini del giorno che vanno in questa direzione, in Commissione è emersa con grande forza la necessità di agire sotto il profilo culturale ed educativo nei confronti dei soggetti guidatori.

Dobbiamo analizzare i vari elementi che concorrono all'incidentalità, la quale non si è ridotta malgrado i mezzi, malgrado cioè le vetture siano state enormemente migliorate rispetto a quelle del passato. Tutti guardiamo le gare automobilistiche e motociclistiche e possiamo constatare che quegli incidenti che qualche anno fa potevano essere mortali o comunque devastanti per i guidatori oggi sono totalmente neutri. Ciò vuol dire che i mezzi di locomozione e le stesse dotazioni per i guidatori sono molto più sicure rispetto al passato. Malgrado questo, però, non riusciamo a ridurre la mortalità e l'incidentalità in generale.

Dobbiamo pensare che una delle ragioni fondamentali è l'incremento del traffico circolante a parità di condizioni infrastrutturali. Si deve intervenire sulle infrastrutture. Sotto questo profilo non possiamo addebitare alcuna colpa al ministro Bianchi. Uno dei problemi che abbiamo di fronte nell'emettere provvedimenti in ordine alla sicurezza stradale è la separazione del Ministero delle infrastrutture da quello dei trasporti, che è un elemento negativo perché non consente politiche coordinate. Ciò perché sull'infrastruttura incidono essenzialmente il Ministero delle infrastrutture ed oggi anche la Conferenza Stato-Regioni, nonché una capacità di coordinamento con la gran parte della rete stradale, e in particolare quella su cui si verificano incidenti. È noto, infatti, che sulla parte autostradale gli incidenti sono minori. Diciamo che su quella parte di rete incide una serie di enti proprietari, a volte le Regioni, a volte le Province e in molti casi i Comuni che avrebbero bisogno di una organizzazione, oggi carente in termini di coordinamento.

Uno degli elementi su cui – secondo me – si dovrebbe agire con grandissima determinazione, e che tra l'altro non richiede un grande dispendio di risorse, è la segnaletica, ormai vecchia e molte volte errata. Esistono cartelli stradali che sono stati apposti, per qualche motivo, alcuni anni fa e che ormai non hanno alcuna ragione di esistere.

Il tema della segnaletica, caro Ministro, è di grande rilevanza. Ormai nel nostro Paese, in moltissimi casi, i segnali non sono più credibili per il

guidatore, ormai abituato a non rispettarli, e questo è uno dei comportamenti tipici del guidatore italiano.

Questo tema è di grandissima rilevanza proprio ai fini del risultato della sicurezza stradale. Inoltre, non abbiamo quasi mai, anzi direi che in questo provvedimento, ahimé, non ci sono, risorse adeguate per i controlli. In esso tutti questi temi evidentemente non sono e probabilmente non potevano essere trattati.

Debbo dire che a fronte della complessità del tema della sicurezza stradale, che è estremamente trasversale e tocca una pluralità di soggetti (nazionali, regionali, nonché gli enti locali), ma anche una molteplicità di argomenti, siamo di fronte ad un'inadeguatezza dell'organizzazione statale. Mentre ragioniamo, faccio presente che alcuni anni fa abbiamo generato un Ente nazionale per l'aviazione civile che regola e cerca di gestire la sicurezza nel sistema del trasporto aereo; inoltre, proprio in questi mesi stiamo costituendo un Ente nazionale per la sicurezza ferroviaria; invece, forse sull'aspetto più delicato e più necessario ai fini della mobilità del Paese, non abbiamo un ente nazionale per la sicurezza stradale, che regoli la sicurezza della circolazione su strada, all'interno del quale possano riconoscersi e sentirsi rappresentati anche gli enti locali e le Regioni.

Presidenza del vice presidente CAPRILI (ore 18,30)

(Segue CICOLANI). Credo che sia tempo per produrre un organismo di questo tipo che riesca a dialogare e, soprattutto, ad intervenire per implementare la sicurezza con una dotazione di risorse che venga generata dall'attività anche repressiva e quindi dai ricavi delle multe. Sono stati presentati degli emendamenti che vanno in questo senso: cito quello del senatore Pasetto, oltre al mio, che si muovono in questa direzione; chiedo pertanto al Ministro uno sforzo in questo senso.

Dell'inadeguatezza delle infrastrutture abbiamo già parlato. Ricordo a me stesso, prima ancora che al Ministro e ai colleghi, tutta una politica dell'ANAS, ad esempio sui punti neri, che oggi non si scorge più nella programmazione della suddetta azienda. Allora, nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali dovremmo recuperare quella parte che dà la priorità agli interventi tesi ad una maggior garanzia di sicurezza.

In ordine al provvedimento, oltre al tema dell'agenzia, segnalo un aspetto che mi vede molto perplesso e che magari riprenderemo durante l'esame del provvedimento, su cui chiedo al Ministro di riflettere a fondo. Mi riferisco ai limiti che, con questa normativa, poniamo ai neopatentati, cioè ai diciottenni che prendono la patente per la prima volta: infatti, stabiliamo delle limitazioni sul tipo di macchina che questi ragazzi possono guidare.

Credo che stiamo commettendo un errore grave che va nella direzione della discriminazione sociale. In che senso? Non tutte le famiglie possono avere più di una vettura e, paradossalmente, nelle famiglie che non possono permetterselo il giovane che guida può essere più necessario. Mi riferisco anche all'accesso a diversi tipi di patente, come alla D, alla DK, a quelle che consentono di utilizzare la patente come strumento di lavoro, come patente professionale.

Abbiamo presentato degli emendamenti soppressivi di questa parte del provvedimento, quindi chiedo al Ministro di rivedere questo aspetto e di inserirlo semmai nella delega al Governo (come la misura per la guida accompagnata) e di adottare nei confronti dei ragazzi neopatentati dei provvedimenti gradualisti, che non siano percepiti da parte delle famiglie e dei ragazzi come una vessazione ingiustificata se posta in termini così generalizzati. Auspichiamo invece dei provvedimenti gradualisti, magari simili a quelli riguardanti la guida accompagnata.

Questa è una riflessione che domani, al momento dell'esame degli emendamenti, chiederò di fare all'intera Assemblea. Quanto detto credo siano considerazioni di semplice buonsenso e probabilmente sono sfuggite in un primo esame del provvedimento. Mentre dico questo, do atto alla Commissione e al Ministro di avere invece su altre parti – come hanno già sottolineato i senatori Stiffoni, Martinat ed altri – dialogato costruttivamente con l'opposizione. È per questo che l'atteggiamento da parte nostra è stato e sarà anche in Aula estremamente costruttivo su questo provvedimento. *(Applausi dal Gruppo FI e della senatrice Donati).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Divina, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche l'ordine del giorno G105. Ne ha facoltà.

DIVINA (LNP). Signor Presidente, sono un po' scoraggiato nel senso che mi sono visto scappare due disegni di legge che alla fine sono finiti nel grande calderone: nel disegno di legge n. 1677, di cui parliamo, e una parte addirittura nella conversione del decreto-legge della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Se fossero stati accolti nulla di grave nel senso che non è un problema di paternità. Sono stati così diluiti o sostanzialmente inapplicati che il problema posto dai due testi resta praticamente invariato.

Il primo riguardava il problema della sicurezza stradale e, nello specifico, il problema giovanile che derivava dalla valutazione, di cui casualmente sono venuto a prendere atto, di ciò che l'ISTAT pubblica tutti gli anni: si registrano più di 200.000 incidenti mortali ogni anno che provocano più di 6500 decessi ed oltre 300.000 feriti. L'incidente stradale è considerato la prima causa di mortalità giovanile. È un dato assodato che non può lasciare il legislatore senza una reazione.

Il testo presentato, che però non è stato recepito dall'assemblamento della Commissione, prevedeva una cosa diversa da quella passata: dei corsi specifici nel contesto della didattica scolastica.

È importante conoscere l'italiano, come importante è conoscere la storia e come forse sarebbe altrettanto importante conoscere il latino che da tanto non si studia nelle nostre scuole. Però, è altrettanto importante imparare a vivere, imparare i comportamenti che poi avranno gli studenti da cittadini. Non vi è dubbio che da cittadino, tra le tante cose, si porrà, prima o dopo, alla guida di un veicolo, di un motociclo e così via.

Il testo del Governo continua a parlare di educazione scolastica, come bastasse che i ragazzi conoscessero soltanto la cartellonistica stradale, che pure è importante; incentivare l'uso delle biciclette, sicuramente è importante, ma se guardiamo fuori delle nostre scuole, di primo e di secondo grado, vediamo che il mezzo più comune non sono le biciclette – ahimè, è questione di velocità di trasporti e di distanze – ma i motocicli.

Ciò che si chiedeva, e che non è stato recepito, è che ai ragazzi si insegni a scuola tutto quello che vuol dire prendere atto e la coscienza della guida di un mezzo a motore, con veri e propri corsi di guida. Non basta insegnare la cartellonistica. Al ragazzo bisogna dire che il motociclo è questo, la pista è una cosa e la strada è altro. Se si guida con le ciabatte si rischia di lasciarci i piedi al momento che si ha un impatto e via dicendo.

Ci sono organizzazioni del settore che girano, più o meno invitate *motu proprio*, cioè per iniziativa di qualche preside o di qualche insegnante volenteroso, spiegando, tra le altre cose, che se si truca il motorino nascono altre problematiche; ad esempio, in caso di incidente l'assicurazione non paga e via dicendo. Alcune associazioni di paraplegici (gente normale che a seguito di incidenti ha avuto menomazioni che le ha fatte finire sulla carrozzella) si stanno spendendo e stanno andando nelle scuole (anche questo tutto organizzato a livello di fai da te e non disciplinato) per insegnare ai ragazzi ciò che può accadere e spiegandogli magari le vicende che li hanno portati in quella condizione. Tutto ciò non è stato previsto. Ho presentato *in limine* un ordine del giorno, che mi sembra sia stato accettato dalla Presidenza, per dire che va tutto bene quanto abbiamo fatto, ma serve qualche passo in più: bisogna che questi ragazzi sappiano anche cosa significa condurre un mezzo a motore.

Il secondo aspetto, che non è stato assolutamente affrontato, o meglio, è stato affrontato, ma, a detta di chi ha presentato il testo, in modo molto blando, riguarda la guida senza patente, per la quale si continua a prevedere la sola sanzione amministrativa. Guardate che i testi che sono stati presentati dal Governo e poi confezionati dalla Commissione, riunendo tutte le proposte, prevedono pene severissime per chi commette altre violazioni. Per esempio, per chi guida con un tasso alcolemico superiore ad una certa soglia è previsto addirittura l'arresto, una sanzione pecuniaria altissima, la sospensione della patente, fino ad arrivare al fermo della macchina. Ma è possibile che chi guida addirittura senza patente se la cavi soltanto pagando una pena pecuniaria amministrativa?

Se, come corollario, dovessimo portare una serie di esempi passeremmo per i soliti razzisti. È però un dato statistico che tanti stranieri senza patente, che conoscono e non conoscono le nostre strade e che per-

lo più non conoscono le nostre leggi, si mettono con disinvoltura alla guida degli autoveicoli e compiono autentiche stragi, nella maggior parte dei casi scappando e omettendo anche il soccorso, sapendo in quali condizioni si trovano. Il più delle volte è difficile reperirle, ma, anche quando si prendono queste persone gli viene comminata soltanto un'ammenda. Ma vi sembra una cosa che sta in piedi?

Io vengo dal Trentino. Dalle nostre parti si usa passare i momenti conviviali, soprattutto le cene, in compagnia – questo è il nostro costume, sono le nostre tradizioni – e, insieme al cibo, si bevono uno o due bicchieri di vino. Così facendo non ci si altera in alcun modo, però, secondo la norma del codice della strada, più severa del codice penale, oggi si rischia di più a uscire dal ristorante andando a casa senza provocare, non dico incidenti ma nessuna violazione o turbativa dell'ordine pubblico, che non guidando senza patente.

Questo stiamo oggi proponendo agli italiani. Se il tasso alcolemico supera una certa soglia è addirittura previsto l'arresto. A parte che siamo in una stagione abbastanza di rigore perché mi sembra che adesso si arrestano tutti: ogni accattone può essere arrestato, i lavavetri possono essere arrestati, eccetera. Ricordo le purghe di Mao e di Stalin, ma queste tra poco ci faranno un baffo, sembreranno addirittura ridicole. Ma ridicolo è il fatto che la massima pena che si può arrivare a comminare per la guida con un tasso alcolemico assai alto è quella pecuniaria, che arriva fino a 12.000 euro. Posso ipotizzare che un soggetto che guida in questo stato non sia normale, è forse un alcolizzato cronico, un ubriacone; come pensate di recuperare 12.000 euro da un ubriacone? Anche questa sanzione, così come posta, rimarrà inapplicata nei fatti, perché stride con la realtà. Una norma assurda e impossibile da applicare sarà una norma che non verrà mai applicata.

Un'ulteriore considerazione su una questione mi fa veramente specie. Si dà al Paese ed ai giovani il messaggio che è meno grave guidare sotto l'effetto di sostanze stupefacenti che non con un certo tasso alcolemico del sangue, che qualcuno ha stabilito essere grave. Io non so se un tasso alcolemico pari a 0,5 o a 0,6 grammi per litro sia elevato; a me si dice che con due bicchieri di vino non si sfora la soglia minima pari a 0,5 grammi per litro.

A parte i costumi, a parte i modi di vita, probabilmente con due bicchieri di vino una persona non è incapace di intendere e volere, ma vogliamo paragonare o reprimere in modo più severo la persona che beve due bicchieri di vino rispetto a chi circola drogato fino ai capelli? Il messaggio che arriva è che lo Stato italiano considera più grave bere un bicchiere di vino che drogarsi. La norma non avrà una funzione etica, ma dà un messaggio politico che va in questo senso.

Pensavo di dare un piccolo contributo portando due norme che andavano a sanare due lacune che forse era meglio tamponare nel nostro ordinamento, usciamo con un testo che ha stravolto tutto e che sta inaugurando veramente l'era delle purghe, perché a questo punto un bicchiere di vino, una piccola violazione al codice della strada è considerata molto

più grave di una violazione del codice penale: in Italia c'è qualcosa che non funziona. (*Applausi del senatore Galli*).

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

* FANTOLA (*UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, è stato più volte sottolineato, anche qualche minuto fa dal collega Butti, che il tema della sicurezza stradale è uno di quei temi sui quali non dovrebbero esserci impostazioni ideologiche, ma sul quale dovrebbero svolgersi semplicemente delle considerazioni logiche sullo sviluppo della mobilità di persone e cose nella tutela e nella sicurezza dei cittadini.

Per questo motivo il mio Gruppo in Commissione lavori pubblici del Senato ha condiviso l'opportunità di seguire un *iter* anomalo, di cui si è parlato tante volte qui, anomalo ma necessario per permettere l'entrata in vigore di alcuni provvedimenti, norme e disposizioni che erano indispensabili per aumentare la sicurezza nelle nostre strade, ed era importante farlo prima delle ferie, prima cioè del momento in cui si sarebbe avuta la massima punta della congestione del condizionamento veicolare sulla nostra rete.

In particolare, è stato detto dall'ottimo relatore, le disposizioni degli articoli 3, 5, 10, 11, 14 e 20 del disegno di legge, che nel suo complesso non si poteva esaminare, discutere e votare in Commissione e in Aula prima delle ferie, sono state fatte confluire nel decreto-legge del 3 agosto nella prospettiva, signor Ministro, lo sappiamo tutti, di un sua decadenza, e della volontà di trattare in quest'Aula complessivamente l'intero provvedimento; abbiamo saputo questa mattina che l'intenzione del Governo e della maggioranza non era questa, ma di votare insieme i due provvedimenti che, come sappiamo, su alcuni punti contengono delle norme contrapposte e contraddittorie fra di loro. Su questo tema non mi soffermo oltre, lo hanno già fatto altri e vi torneremo nelle dichiarazioni di voto.

Oggi, però, devo fare un'osservazione, perché è giusto farla: la mia parte politica si sente soddisfatta del lavoro svolto almeno sotto due punti di vista, il primo è che la decretazione d'urgenza ha permesso l'innalzamento, nel periodo ferragostano, dei livelli di sicurezza nelle nostre strade, il secondo, non da meno, è che il testo approvato dalla Commissione è il frutto di un lavoro serio ed approfondito – sebbene carente sotto taluni aspetti, migliorabile, o meglio emendabile – che potenzialmente è, in alcune parti, capace di innovare il codice stradale e di dare, comunque, una risposta, ad una domanda di sicurezza forte ed allarmata dell'opinione pubblica.

È per questa ragione che non abbiamo espresso un voto favorevole in Commissione ma ci siamo astenuti. Vedremo come finirà la discussione in quest'Aula.

Il Gruppo dell'UDC – e credo che ce ne possano dare atto il Presidente ed il relatore – in Commissione ha approfondito il tema al di fuori delle logiche di maggioranza e opposizione, ricercando soluzioni condivise. Voglio ricordare alcune di queste soluzioni frutto di un dialogo a

cui abbiamo partecipato e di cui possiamo oggi dire di essere compartecipi: le modifiche del codice penale, con l'inasprimento e la rimodulazione delle pene, anche amministrative, per chi guida sotto l'effetto di droghe e di alcool (vorrei ricordare che quest'ultima, secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, è la causa del 30 per cento degli incidenti nel nostro Paese); pene più severe nei casi di guida senza patente, di eccesso di velocità, di uso del telefonino; divieto di trasportare su motocicli minori al di sotto di un certo limite di età e divieto, per tre anni, ai neopatentati di guidare motocicli o autovetture al di sopra di una data potenza; norme più stringenti sull'individuazione e l'informazione dei prodotti farmaceutici e poi altre norme a presidio dell'educazione stradale e contro l'inquinamento atmosferico e acustico, riportate nel disegno di legge.

Un'ulteriore disposizione, introdotta a larga maggioranza in Commissione, conteneva la previsione di una pena accessoria, individuata nello svolgimento di un'attività sociale gratuita e continuativa in istituti ove sono ricoverate le vittime di incidenti stradali. Oggi constatiamo che il Governo e la maggioranza propongono un proprio emendamento soppresivo di tale norma, con la giustificazione che si tratta di una disposizione incostituzionale. Voglio dirlo subito (e lo ripeteremo durante la discussione): non siamo di questo parere; riteniamo che questa norma debba essere sostenuta e, comunque, nel caso così non possa essere, chiediamo al Ministro di farsene carico in ulteriori provvedimenti.

Come ho detto, tuttavia, a conclusione dell'*iter* in Commissione, per le motivazioni suesposte, non siamo stati in grado di dare un voto positivo al provvedimento, ma abbiamo dovuto esprimere una posizione di astensione. Esiste una fondata ragione su cui si basa tale scelta politica, che si ritrova nella convinzione che l'inasprimento del quadro sanzionatorio introdotto dal provvedimento e, naturalmente, l'effetto deterrente legato alla maggiore severità delle pene, non potrà produrre un innalzamento stabile delle condizioni di sicurezza sulle nostre strade, se non in presenza di una combinata azione di controllo e di repressione (azione di controllo e repressione che – è stato detto, ma lo devo ripetere ancora anch'io, perché credo che sia mio dovere – oggi è largamente insufficiente).

Signor Ministro, nelle scorse settimane, ha dichiarato che nel primo semestre di quest'anno i controlli sulle strade sono stati raddoppiati e che 5 o 6 milioni di euro sono stati stanziati nella finanziaria per il 2007 per l'acquisto di *autovelox* ed etilometri. Bene, credo che queste iniziative vadano nella giusta direzione, ma la realtà è che tutto questo ci appare fortemente, incredibilmente inadeguato. Gli uomini, gli strumenti ed i mezzi attualmente a disposizione non bastano.

Credo sia utile ricordare un dato che, personalmente, mi ha impressionato: negli anni '70, quando gli autoveicoli erano in Italia 14 milioni, l'organico della Polizia stradale era di 13.500 unità (sono dati che ho letto su un quotidiano); oggi, con oltre 35 milioni di veicoli, dei quali 5 milioni costituiti da mezzi pesanti, l'organico è rimasto lo stesso, la metà di cui il nostro Paese avrebbe bisogno.

Ci sono 1.400 pattuglie che si alternano con quattro turni al giorno; ciò significa che, per ogni turno, sono operative 350 pattuglie, di cui la metà impegnate in autostrada.

Il 40 per cento dell'autoparco a disposizione della Polstrada – dato ufficiale – è vetusto ed insicuro e molte auto hanno alle spalle diverse centinaia di migliaia di chilometri. Come abbiamo avuto modo di rilevare anche in Commissione, gli etilometri operativi in Italia non sono più di mille e, considerato che dovrebbero essere controllati accuratamente in continuazione, e che la cosa non ci risulta sia fatta, potete immaginare quanti siano realmente funzionanti ed efficaci.

Conseguentemente, non può essere un fatto casuale che in Italia ci siano solo 170.000 controlli all'anno, mentre in Germania sono 5 milioni e in Francia 8 milioni. Questo è il quadro nazionale: un quadro che ci vede tra gli ultimi Paesi europei per numero di controlli antialcol e tra i primi per numero in stato di ebbrezza sorpresi al volante.

Non voglio essere un esterofilo – anzi, questo atteggiamento in genere mi disturba – però teniamo presente che in Francia operano 1.500 *radar* installati sulla rete viaria e in Inghilterra ci sono 8.000 telecamere.

Ciò che oggi, pertanto, secondo la mia parte politica si deve chiedere al Governo è che la stessa urgenza e determinazione con le quali, anche grazie all'intesa con le opposizioni ha affrontato l'emergenza legislativa, oggi la riponga nel mettersi al passo con altri Paesi europei per quanto riguarda la dotazione di mezzi.

Chiediamo al Governo, cioè, di mettere a disposizione degli organi di controllo mezzi e strumenti adeguati attraverso stanziamenti volti ad acquistare nuove tecnologie; penso ai *radar*, alle telecamere, all'ammodernamento dell'autoparco, alla revisione degli apparecchi e, se non sembrassi troppo minimalista, direi a stanziamenti che diano la garanzia anche della spesa corrente, se è vero che spesso mancano il carburante e la manutenzione delle autovetture di servizio.

Un'altra motivazione che ha determinato in Commissione la nostra astensione riguarda il fatto che il testo approvato in alcuni aspetti non risponde agli obiettivi che noi dell'UDC consideriamo strategici, relativi in particolare ad una maggiore responsabilizzazione dei conducenti e ad una più incisiva operazione culturale di prevenzione continua. Anche questi sono temi che sono già stati trattati dai Colleghi e che mi hanno preceduto e sui quali in Commissione delle proposte emendative, la maggiore parte delle quali, purtroppo, respinte e che quindi ripresenteremo in Aula.

Ricordo appena l'emendamento, che potrebbe apparire provocatorio – sappiamo che sarà un nodo difficile da sciogliere, ma va comunque portato all'attenzione dell'Assemblea – di responsabilizzare non solo i conducenti, ma anche i terzi trasportati muniti di patente attraverso un'ipotesi di concorso di colpa indiretta, qualora in caso di incidente mortale, il conducente si trovi in evidente stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per avere assunto sostanze psicotrope o stupefacenti.

Ripresenteremo le proposte emendative volte ad estendere l'obbligo in capo ai quattordicenni della patente di guida per condurre i ciclomotori e ad elevare l'età minima da 14 a 16 anni per la guida delle cosiddette vetturette, cioè i quadricicli leggeri fino a 50 di cilindrata, prevedendo, anche in questo caso, l'obbligo della patente.

Riteniamo prioritarie, infatti, quelle misure stringenti sulla guida dei veicoli a due ruote, dal momento che l'incidentistica in questo campo è impressionante: abbiamo in Italia 1.500 morti e 50.000 feriti, perlomeno secondo le statistiche ufficiali, ed è un numero che tende a crescere rispetto al bilancio degli incidenti stradali.

Abbiamo ritenuto opportuno presentare anche un emendamento che chiama in causa gli enti locali per coinvolgerli con i ministeri, le associazioni di categoria ed i privati nei programmi per la promozione e la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale con particolare riferimento ai rischi connessi alle sostanze alcoliche e stupefacenti.

Un ultimo correttivo proposto si riferisce all'introduzione dell'obbligo normativo di accertamenti psico-diagnostici in sede di visita medica per il conseguimento della patente.

Concludo sottolineando che la mia parte politica ritiene che sui temi testé indicati e quindi sugli elementi da noi sottoposti all'attenzione del Governo e del Relatore si possa sviluppare (così come sta già avvenendo avvenendo in discussione generale e, mi auguro, nella giornata di domani in sede di esame degli emendamenti all'articolo) una discussione seria e approfondita, le cui conclusioni saranno determinanti nell'orientare il nostro voto finale. *(Applausi dal Gruppo UDC)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Vano. Ne ha facoltà.

VANO (RC-SE). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghe e colleghi, l'incidentalità nei trasporti su strada rappresenta in Italia una vera e propria emergenza. Non sfugge pertanto l'importanza e l'urgenza dei provvedimenti sottoposti al nostro esame aventi ad oggetto disposizioni volte ad incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione stradale.

Per avere un'idea del fenomeno, è sufficiente ricordare che l'incidentalità stradale rappresenta la nona causa di morte nel mondo e la prima nella popolazione italiana sotto i 40 anni. Le stime riportate dal Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti indicano che ogni giorno in Italia si verificano in media 617 incidenti stradali, che causano la morte di 15 persone ed il ferimento di altre 860.

I danni subiti dalle famiglie delle vittime sono enormi: il 90 per cento dei nuclei familiari di deceduti o vittime rimaste handicappate subisce una diminuzione della qualità della vita.

Infatti, solo un terzo dei disabili torna a svolgere a tempo pieno il lavoro precedente. Il numero di anni di vita persi per incidenti stradali supera la somma degli anni persi a causa delle malattie cardiache e del cancro. Dal punto di vista economico essi sono responsabili di una perdita di

circa il 2 per cento del PIL ed hanno un costo sociale che nel 2002 è stato quantificato in più di 34 miliardi di euro. È evidente, quindi, come questa delicata materia richiedesse un dibattito ampio ed esauriente che, seppur viziato dai tempi imposti dall'agenda parlamentare e dall'emergenza, è stato comunque possibile grazie alla sensibilità del ministro Bianchi verso il quale, anche a nome del gruppo della Rifondazione Comunista, intendo esprimere un sincero apprezzamento.

L'Unione Europea e i singoli Stati membri, Italia compresa, hanno condiviso un obiettivo importante e impegnativo: il dimezzamento, entro il 2010, del numero delle vittime della strada. Ma secondo il rapporto di medio termine sul programma di sicurezza stradale europeo (Commissione europea, 22 febbraio 2006) l'obiettivo è ancora lontano e nonostante i progressi raggiunti, molto rimane da fare.

L'approccio a queste tematiche deve a nostro avviso essere teso, da un lato, all'individuazione dei possibili interventi puntuali che sono propri della materia e che possono essere ricondotti sostanzialmente alla sfera preventiva, in particolare all'aumento dei controlli e alla riduzione dei limiti di velocità intraurbani, alla vigilanza rigorosa dei limiti di velocità; dall'altro, al decongestionamento del traffico veicolare nell'ottica di una mobilità sostenibile e pianificata che disincentivi così l'utilizzo del mezzo privato a vantaggio di quello pubblico.

Sotto il primo profilo utili insegnamenti si possono trarre dalle esperienze condotte in altri Paesi europei; in particolare negli ultimi anni la Francia e l'Inghilterra hanno organizzato massicci controlli antialcol su strada nell'ordine di circa 5 milioni all'anno. Tali controlli hanno portato ad una notevole diminuzione delle morti, del 40 per cento in Francia e del 48 per cento in Inghilterra. In Italia vengono effettuati circa 3.900.000 controlli all'anno relativi a patenti e libretti, a fronte di soli 200.000 o 500.000 controlli antialcol. Questo perché le pattuglie non hanno in dotazione etilometri.

Secondo le statistiche, in Italia un ubriaco viene sottoposto a controllo una volta ogni 176 anni, un dato che induce a riflettere. Si tratta di un esempio emblematico che pure rende efficacemente l'idea delle misure che potrebbero essere, più di quelle penali, immediatamente introdotte e che potrebbero condurre da subito al conseguimento di significativi risultati, a fronte di una spesa che non risulterebbe neppure troppo gravosa.

Occorre investire anche rispetto all'informazione: in Italia difatti si registra uno dei più bassi livelli di conoscenza del limite di alcolemia consentito alla guida, con il 77 per cento degli intervistati che afferma di non conoscerlo mentre il 4 per cento è convinto che sia superiore più del doppio del livello consentito.

Occorre altresì evidenziare alcune contraddizioni in riferimento all'uso di alcol: da un lato, infatti, si interviene a livello di normazione primaria, dall'altro, sulla televisione e sulla stampa si registrano pubblicità che spesso veicolano modelli di vita e di comportamento consumistico

che remano in senso contrario. Questa contraddizione riguarda anche la pubblicità di macchine sempre più veloci e sempre più potenti.

Rispetto alla tematica dei controlli esprimiamo apprezzamento per quanto previsto dal disegno di legge, che destina un terzo delle maggiori entrate per il loro incremento.

Per quanto riguarda il secondo profilo, la sicurezza stradale appare strettamente connessa con la problematica più generale della mobilità sostenibile. L'articolo 16 della Costituzione della Repubblica italiana recita che ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, riconoscendo la mobilità e la possibilità di muoversi liberamente quale diritto fondamentale di cittadinanza. Il diritto alla mobilità deve essere, però, a sua volta, esplicitato con modalità capaci di garantire altri diritti, quali ad esempio il diritto all'aria pulita nelle città e nell'ambiente, alla sicurezza stradale dei cittadini, ad un ambiente urbano più vivibile, ricco di luoghi di incontro e con spazi pubblici di qualità elevata, cosicché tutto ciò non può essere messo in discussione dal diritto alla mobilità individuale, che pure deve essere garantito.

Questo è quanto sta accadendo a causa dei grandi volumi di traffico nelle città e nelle autostrade: la libertà egoistica di ciascuno di spostarsi con mezzi privati sta erodendo lo spazio disponibile, la congestione veicolare aumenta, l'aria è sempre più inquinata, gli incidenti producono anche elevati costi economici e sociali e i diritti di ciascuno diminuiscono. Tali effetti producono una serie di costi non monetizzati dal sistema e costituiscono le cosiddette esternalità negative, ovvero costi prodotti da soggetti che dalle attività connesse con la mobilità traggono vantaggio ma che non pagano i danni che ricadono su terzi.

Affrontare solo un aspetto delle problematiche derivanti dall'aumento del volume della mobilità delle persone e delle merci, intervenendo con accorgimenti puntuali sulla sicurezza delle strade e delle autostrade, sulla sicurezza degli automobilisti e dei passeggeri, non è sufficiente se non si propone un diverso modello di mobilità basato sul trasporto pubblico delle persone e sul trasporto delle merci su rotaia e via mare in alternativa al trasporto su gomma, sul trasferimento di quote di traffico dalla gomma alla rotaia, sulla crescita delle strade del mare, sull'intermodalità, sul superamento della logica *tout court* delle grandi opere. È solo attraverso un approccio integrato alla mobilità che possiamo rendere davvero più sicure le nostre strade e le nostre autostrade.

Infine, restano forti i temi che riguardano l'ingente aumento delle sanzioni amministrative e penali. Le nostre posizioni nel merito sono state già state espresse in Commissione, dove abbiamo manifestato la nostra perplessità rispetto alla loro forza deterrente. Il pericolo per noi, inoltre, è che si potessero introdurre degli elementi di soggettivismo che richiamano il diritto penale d'autore: «ti punisco per come sei piuttosto che per ciò che hai fatto»; motivi di perplessità, questi, legati all'articolo 21 del disegno di legge che introduce delle aggravanti speciali ad efficacia speciale agli articoli 589, 590 e 593 del codice penale, in materia di omicidio colposo, lesioni personali colpose e omissione di soccorso se il fatto

è commesso in violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada, cioè nei casi in cui il reato è commesso in condizioni di stato di ebbrezza o in caso di assunzione di sostanze psicotrope.

Non si comprende, quindi, perché questa norma non sia stata estesa anche a coloro che superano i limiti di velocità previsti, avendo, essi, capacità logiche e coscienza attiva senz'altro superiori ai precedenti, consapevoli come siamo che il diritto penale, in quanto incide sulla libertà personale, che la Costituzione proclama inviolabile, deve limitare al massimo il suo intervento in una prospettiva di necessità di tutela anche del sistema penale. Non possiamo mai andare oltre una prospettiva di effettiva e concreta necessità della sanzione penale come estrema *ratio*.

Occorre riconsiderare anche il fenomeno dell'etilismo in termini di problema sociale, andando nel fondo della questione, non più relegandola nella sfera delle scelte personali su come ci si intende svagare. Con le stesse considerazioni occorre riapprocciarsi al tema dell'utilizzo delle sostanze psicotrope: in entrambi i casi queste pratiche spesso derivano da disagi sociali a cui dovremmo prima o poi dare risposte.

Riguardo all'uso di sostanze stupefacenti, c'è da fare un'altra considerazione: a differenza della guida in stato di ebbrezza, dove con l'etilometro si può dimostrare che effettivamente si è alla guida di un'automobile dopo aver assunto alcol, per quanto riguarda alcune sostanze – per esempio la *cannabis* – non ci sono strumenti o attrezzature per dimostrarlo. In alcuni casi i test sono sì capaci di individuare il consumo, ma non quando questo sia avvenuto, restando tracce fino a 90 giorni nel capello, 60 nelle urine, 30 nel sangue e 24 ore nella saliva. Occorre quindi per il futuro stabilire *standard* uniformi nell'effettuazione dei test antidroga, basati sull'evidenza scientifica, per individuare lo stato di alterazione psicofisica e non meramente il consumo passato, così come prevede il codice della strada.

Sappiamo tutti quanto gli incidenti stradali agiscano sulla mortalità giovanile e qui esprimiamo un apprezzamento sia alla Commissione che al Ministro per aver accolto un emendamento che il Gruppo ha proposto per la soppressione dell'articolo 2, quello relativo alla guida accompagnata, perché sosteniamo che sia necessario prima lavorare sui modelli e sul comportamento alla guida, piuttosto che pensare sin da subito di creare un contesto di esercizio a tale pratica.

Famose, purtroppo, sono le stragi del sabato sera e qui è fondamentale la ricostruzione – come vi dicevo – di modelli comportamentali e relazionali che abbiano la loro centralità nell'affermazione dell'essere sull'apparire. Bisogna sottrarre i nostri giovani alle logiche delle politiche consumistiche, non legare la loro realizzazione al raggiungimento di obiettivi sempre più legati alla materialità e alla sublimazione di *status symbol*.

Onorevoli colleghi, signor Ministro, signor Presidente, vorrei concludere con le considerazioni svolte da un ragazzo in un tema a scuola, il cui oggetto erano, appunto, le stragi del sabato sera, per indurre a riflettere che nella risoluzione dei problemi non si possono percorrere scorciatoie: «E contro la voglia di «sballare», «perdere il lume della ragione» e spesso

«'autodistruggersi» del giovane cosa si può fare? Qui il discorso diventa più complesso, perché non ci sono divieti o controlli che tengano. Qui il problema sta alla radice, nell'insoddisfazione profonda dei giovani, che spesso sfocia in tentazioni suicide. Qui quello che manca, che forse la famiglia, la scuola, e in genere gli adulti non hanno saputo dare a questa nuova generazione, è il senso dell'esistenza, la certezza di essere voluti bene. Questo, secondo me, è il motivo profondo per cui un ventenne spinge l'acceleratore fino a rischiare la vita sua e dei suoi compagni di viaggio. Dietro l'apparente coraggio di chi vuole forse imitare i grandi piloti di formula uno c'è una grande insicurezza, un vuoto che tutti dobbiamo impegnarci a colmare». (*Applausi dal Gruppo RC-SE e dei senatori Filippi e Donati. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Malan, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche gli ordini del giorno G101 e G102. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI*). Signor Presidente, questo provvedimento contiene sicuramente molte norme utili che hanno già dimostrato fin d'ora la propria utilità. Di questo bisogna dare atto per il lavoro svolto realmente ascoltando la voce del Parlamento, in particolare del Senato e della Commissione lavori pubblici, per cui va anche dato il giusto riconoscimento al relatore, al Presidente della Commissione e al Ministro che hanno dato la loro disponibilità su questo provvedimento.

Vorrei sottolineare però alcuni punti riguardanti la sicurezza stradale in generale e, in particolare, in riferimento ad alcune norme che il provvedimento contiene. In questi casi, proprio per le norme approvate in linea di massima con il consenso generale, il rischio è l'eccesso di zelo, sull'onda dell'emozione, anche più che comprensibile, causata da episodi recenti come le morti e i feriti causati da incidenti stradali che certamente bisogna fare ogni sforzo per ridurre. Gli eccessi di zelo sono sia quelli che possono essere contenuti nella legge, sia quelli che sono invece applicati in base alla segnaletica così come concretamente posta.

Parliamo dei limiti di velocità: se un limite indica, come dovrebbe indicare, che oltre una certa velocità si va in situazione di pericolo, a causa della conformazione della strada o per il traffico che ci può essere sulla strada stessa, allora è più che giusto, anzi è doveroso, il severo controllo per fare in modo che tali limiti siano rispettati e lo siano in senso rigoroso, non nel senso che non li si superino di più di 40 o 60 chilometri all'ora, bensì, ripeto, dovrebbero essere rispettati in modo rigoroso.

Purtroppo esiste, invece, una tendenza di molti enti che hanno la responsabilità della segnaletica stradale – che, come sappiamo, sono in alcuni casi i Comuni, in altri le Province o i gestori delle autostrade – i quali non pongono un limite concepito in questo senso ma lo mettono per far sì che nessuno poi possa lamentarsi. In altre parole, se in un tratto di strada è pericoloso superare gli 80 chilometri all'ora, l'ente gestore mette un bel segnale di limite a 40 pensando che così almeno nessuno su-

pererà gli 80, che sarebbe un fatto davvero pericoloso, nel timore di tutti i punti che vengono tolti dalla patente se si supera di più di 40 chilometri all'ora il limite di velocità. Il risultato però qual è? In generale gli automobilisti tendono a interpretare i limiti in questo modo, per cui quando c'è un limite posto come dovrebbe, cioè se si supera quella velocità anche di 20 chilometri all'ora si mette in pericolo se stessi oltre che gli altri, vi è il rischio che sia interpretato come quelli di carattere prudenziale e, di conseguenza, che si vada ad una velocità realmente pericolosa.

Vi è, poi, un altro pericolo, opposto al precedente, nel caso di persone che, quando vedono che la legge impone diciamo un limite di 40 chilometri all'ora in una strada senza curve, ad ampia visibilità e senza accessi «a raso», come si suol dire, rispettino effettivamente tale limite, perché infatti i limiti bisognerebbe rispettarli. Siccome però sappiamo che, nella realtà, questo vuol dire creare un intasamento, perché generalmente il limite viene interpretato come un eccesso di zelo, il risultato che abbiamo è, per certi versi, il mancato rispetto di limiti che invece andrebbero rispettati rigorosamente e per altri un rispetto di limiti che genera intralcio alla circolazione.

Pertanto, innanzitutto, si genera un rallentamento, e non si può ignorare la libertà di spostamento dei cittadini, non dobbiamo ignorare che le strade servono a comunicare e non a rallentare i collegamenti tra un luogo e l'altro, e poi si crea una situazione di oggettivo pericolo perché di fronte ad un veicolo che, in situazione di piena visibilità, marcia a 40 chilometri all'ora in una strada su cui si potrebbe viaggiare senza problemi a 80 si crea una coda dietro tale veicolo; dietro la coda arriverà qualcuno tentato di sorpassare, un sorpasso che potrebbe benissimo essere fatto in condizioni di sicurezza e che spesso è vietato, ma che trattandosi di colonna diventa pericoloso.

Allora, io ho presentato due ordini del giorno: il primo chiede al Governo di intraprendere un'azione, per quanto sia nelle sue possibilità, perché non è completamente nel potere del Governo la possibilità di intraprendere un'azione in questo senso, nei confronti dei gestori e di se stesso quando è direttamente il gestore, affinché i limiti di velocità ma anche i divieti di sorpasso e altri siano il più possibile sensati, siano il più possibile rigorosi e applicabili.

Questo perché il rispetto della segnaletica, e della legge in generale, deve essere incoraggiato a verificarsi in modo puntuale e preciso. Se si scrive che il limite è di 40 chilometri orari, vuol dire che si vuole che gli automobilisti viaggino a 40 chilometri all'ora. Non si scrive che il limite è di 40 chilometri per mettersi a posto la coscienza, così poi nessuno può lamentarsi.

C'è infatti questa tendenza: se in un tratto di strada, dove c'era il limite di 80 chilometri all'ora, arriva un pazzo ubriaco a 150 chilometri all'ora e fa una strage, in quel punto viene posto il limite di 40 chilometri. Pensate che l'ubriaco, pazzo, irresponsabile e pirata della strada, che andava a 150 chilometri anche se il limite era di 80 chilometri, poi rispetterà il limite di 40 chilometri? Francamente, non lo credo.

Penso che invece si dovrebbe fare un controllo il più possibile diffuso, anche severo, ma la severità può essere applicata solo a leggi e norme che siano realmente applicabili e non siano norme manifesto.

A tale proposito, una semplice lettura del primo capitolo dei «Promessi sposi», dove si parla delle grida dell'allora governatorato spagnolo di Milano, dovrebbe illuminarci riguardo alle norme il cui eccesso di zelo finisce per renderle inique e inefficaci allo stesso tempo.

Un altro ordine del giorno che ho presentato è motivato dal fatto (e sono stato contento di ritrovare questa osservazione nelle parole di alcuni colleghi) che i controlli non devono essere limitati a eccesso di velocità, ingresso in zona a traffico limitato nelle città, divieto di sosta e praticamente null'altro, a parte qualche multa per il passaggio con semaforo rosso riscontrato dai rilevatori automatici. Certamente, ci vuole una tutela, una disciplina, un rispetto di queste regole, ma vanno sanzionate anche le manovre spericolate, come il sorpasso a destra, il marciare contro mano e il sorpasso in zone dove si crea un reale pericolo, oltre al superamento della linea di mezzzeria.

Infatti, chi sorpassa in uno dei rari punti dove la segnaletica autorizza il sorpasso, mentre in direzione opposta sta provenendo un altro veicolo, dovrebbe essere punito (e infatti il codice lo prevede) anche più severamente di colui che sorpassa in presenza della linea continua quando in direzione opposta non arriva nessuno. Questo però richiede controlli, perché in tali casi non si possono usare rilevatori automatici, e un adeguato sostegno alla Polizia e agli altri organi che devono effettuare tali controlli.

Dal momento che domani mattina verranno espressi i pareri, mi fermo sugli emendamenti che ho presentato per introdurre un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 1. Attualmente, l'articolo 37 del codice della strada, conosciuto da pochissimi, consente di presentare ricorso nientemeno che al qui presente Ministro dei trasporti avverso l'apposizione di una segnaletica stradale. Questo ricorso, però, è ammesso soltanto entro 60 giorni dall'apposizione della segnaletica stessa. Ciò ovviamente limita il diritto di coloro che hanno a che fare con tale segnaletica magari anche tre mesi o tre anni dopo che questa è stata apposta. In sostanza, si limita questo diritto soltanto alla segnaletica posta intorno a casa propria e non agli altri segnali. Con la mia proposta, quindi, si tenta di offrire uno strumento contro una segnaletica non adeguata e che trae in inganno gli automobilisti.

Con un altro emendamento che ho presentato, si propone di rendere passibile di una multa il responsabile dell'apposizione della segnaletica dell'ente proprietario, che omette di rimuovere la segnaletica riferita ad un pericolo o ad una situazione ormai passati.

Il classico esempio è il cantiere o anche semplicemente il taglio dell'erba sul bordo della strada: si mette un bel limite di velocità di 20 chilometri all'ora e le macchine passano e dopo giorni si trova detto cartello. I messaggi sono due, entrambi pericolosi: uno è di non fare caso ai limiti di velocità, in quanto ogni tanto vengono messi tanto per fare o magari vengono dimenticati per cui si ignora il limite di velocità con tutto il pe-

ricolo che ciò comporta. L'altro messaggio è che c'è il cartello di 20 chilometri all'ora magari in un tratto di strada rettilineo ed un automobilista disciplinatamente rallenta, improvvisamente inchioda – come si suole dire – causando incidenti.

Allora chi appone i cartelli deve ricordarsi di eliminarli quando non servono più, perché il pericolo non è soltanto andare troppo veloce ma è anche gridare «al lupo al lupo»; il pericolo è dire di andare a 20 chilometri all'ora quando con attenzione si osservano le norme di prudenza – norme che si devono osservare quando si guida un autoveicolo – e si potrebbe viaggiare tranquillamente a 80-90 chilometri all'ora.

Sono questi gli eccessi di rigore tipici di certi provvedimenti approvati con ottime intenzioni i quali però possono causare un effetto diverso da quello sperato. Chiedo pertanto attenzione, quella peraltro che hanno sempre avuto in Commissione, al relatore e al Governo per venire incontro alle esigenze da me sollevate.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale congiunta.

Poiché il relatore, senatore Filippi, ha terminato il tempo a sua disposizione e avrà domani la possibilità di esprimere il suo parere nei confronti delle diverse questioni oggi poste, ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Vorrei anzitutto dare atto dell'atteggiamento assolutamente costruttivo con cui si è svolta la discussione anche questa sera in Aula, che fa seguito ad uno analogo avuto in Commissione lavori pubblici del Senato, che ha consentito di arrivare in questa sede con un testo non solo ampiamente discusso ma direi anche largamente condiviso.

Farò quindi solo alcune brevi considerazioni in merito al percorso che ci ha portati fin qui stasera, anche per dire qualcosa a proposito del passaggio procedurale delicato della contemporanea approvazione di un disegno di legge e di un decreto-legge trattanti la stessa materia.

In primo luogo, sono ormai quasi otto mesi che abbiamo avviato questo provvedimento, partendo dalla constatazione dell'esistenza di alcuni fenomeni, in questa sede ampiamente richiamati, che consideriamo di estrema gravità. Mi riferisco al numero di morti causato ogni anno dagli incidenti stradali, al numero di feriti, alle conseguenze di carattere economico, ad alcuni punti del prodotto interno lordo che sono il costo attribuibile agli incidenti stradali.

In più sappiamo che questi incidenti sono in quantità superiore alla somma di quelli che avvengono sul lavoro, agli incidenti che avvengono per cause traumatiche (gli omicidi), agli incidenti causati da tutti gli altri mezzi di trasporto (quelli via terra, via mare e per ferrovia) i quali, se sommati, non arrivano al numero degli incidenti registrati per strada.

Sappiamo ancora – anche questo è stato richiamato poc'anzi – che l'incidente stradale rappresenta la prima causa di mortalità dei giovani. Tutto questo mi aveva portato a dire nel corso della discussione alla Ca-

mera dei deputati avvenuta qualche mese fa, e che ripeto questa sera, che ci troviamo di fronte ad una vera e propria emergenza nazionale, emergenza di fronte alla quale ho promosso nei confronti del Governo un documento iniziale, tradottosi in un atto di indirizzo che il Governo stesso ha approvato alla fine di gennaio, in cui si poneva questa situazione nella sua crudezza – e non vogliamo dire drammaticità – e si proponeva una serie di interventi atti a contrastare detto fenomeno.

Soggiungo come ulteriore elemento – anche questo è stato ampiamente richiamato – che la Comunità Europea si era data l'obiettivo di ridurre del 50 per cento l'incidentalità stradale entro il 2010 – questo quattro anni fa, se ben ricordo – e che intanto ha dovuto prendere atto – è avvenuto a novembre dello scorso anno – che tale obiettivo non sarà raggiunto; sarà addirittura considerato un risultato soddisfacente se la riduzione arriverà intorno al 40-45 per cento e – è la questione che ci riguarda – purtroppo il nostro Paese non seguirà più l'andamento della media europea, media che ovviamente dobbiamo considerare dei Paesi dell'Europa ancora ristretta, ossia quella a 15. Ovviamente, infatti, se nelle medie consideriamo l'incidentalità di Paesi appena arrivati, come quelli dell'Est europeo, tutto si altera in termini di comparabilità. Se invece ci manteniamo in confronto con i Paesi europei con i quali siamo tenuti a raffrontarci e con cui storicamente lo abbiamo fatto più spesso (parlo della Germania, della Francia, della Spagna e dell'Inghilterra), notiamo che ci stiamo sganciando dall'andamento, sia pure non così soddisfacente, della media europea: rimanendo così le cose, non arriveremo neanche a quel 40-45 per cento, infatti la stima attuale è di circa dieci punti in meno.

Quindi, anche per questo, prendendo atto di tale condizione e per tutte le motivazioni che ho enunciato poc'anzi, l'atto di indirizzo presentato proponeva uno spettro molto ampio di interventi che potrei ricondurre a quattro linee di azione: sostanzialmente di formazione, d'informazione, di regole e di controlli. Queste sono le quattro linee sulle quali ritenevamo – e riteniamo tuttora – debba svilupparsi un'efficace azione di contrasto a questo fenomeno.

Formazione significa prevalentemente e prioritariamente formazione scolastica, che io credo debba iniziare fin dall'istruzione di base, cioè dalla scuola elementare. Sono infatti convinto – continuo a ripetere cose dette durante la discussione in quest'Aula – che una reale prospettiva futura di miglioramento sostanziale di questa situazione possa essere affidata solo al crearsi di una diversa cultura della sicurezza stradale, vale a dire del fatto di muoversi su una strada con un veicolo. Questa cultura ha dei tempi per formarsi, ma soprattutto deve partire dalle giovani e giovanissime generazioni.

Sono perfettamente in linea con l'idea che, se l'educazione civica – peraltro, mi sembra anch'essa scomparsa dalle scuole – contenesse al suo interno una parte relativa all'educazione stradale, avremmo fatto un passo in questa direzione. Nulla di simile è contenuto nel decreto-legge di cui stiamo discutendo, se non per cenni d'intenzione, perché nulla di simile era possibile fare concretamente con questo atto.

Tuttavia, per esempio, ci siamo mossi nei confronti del Ministero della pubblica istruzione per promuovere questo tipo di iniziativa, incontrando qualche difficoltà – lo dico al senatore Martinat che prima lo richiamava particolarmente – perché la nostra idea iniziale, forse eccessivamente ambiziosa, era che si potesse inserire questa materia nei programmi scolastici organici. Ci è stato fatto rilevare che ciò comporterebbe una revisione complessiva dei programmi, un meccanismo un po' farraginoso; pertanto, abbiamo ripiegato e stiamo predisponendo, in raccordo con il Ministero della pubblica istruzione, l'inserimento di corsi aggiuntivi e accessori a quelli ordinamentali che contengono questo tipo di materia, magari con dei crediti che, invece, possono essere riportati all'interno delle valutazioni dei corsi ordinari.

Tuttavia, secondo noi, formazione significa anche educazione del futuro guidatore. L'attuale formazione che viene impartita al giovane, o comunque alla persona che per la prima volta chiede di ottenere la patente, secondo me è inadeguata perché, nel migliore dei casi, quando venga fatta nel migliore dei modi, tende a formare una persona affinché sia abile alla guida; nulla gli viene detto mai nel senso di essere sicuro della sua guida. Questo è un tema che riguarda la modifica dei programmi previsti per la formazione, svolti nella loro gran parte nelle autoscuole. Anche questo è un discorso aperto.

Il secondo punto, come ho detto, è quello dell'informazione, che significa aprire più campagne di sensibilizzazione a questo tema. Abbiamo fatto una prima sortita qualche mese fa con una campagna radiofonica, altre ne stiamo predisponendo. Credo che su questa strada dovremmo non fermarci più: alimentare cioè continuamente l'informazione nei confronti dell'utenza, preferibilmente e possibilmente selezionandola, (per esempio, per i giovani stiamo curando particolarmente il segmento della scuola), perché appunto vi sia attenzione a questo fenomeno e alle conseguenze che comporta. Il terzo Programma nazionale per la sicurezza stradale, quello finanziato con la legge finanziaria 2007, sta puntando esattamente in questa direzione e credo che a breve avremo contezza di alcuni programmi di sensibilizzazione avviati su questa linea.

Ma informazione significa anche un altro fatto: significa informare il guidatore nel momento in cui sta sulla strada, perché un guidatore informato delle condizioni ambientali nelle quali si trova, delle modifiche che questo ambiente può subire nel tempo, informato sulle condizioni della strada, sugli incidenti presenti, sui lavori, sulle condizioni meteorologiche, è sicuramente un utente più prudente e quindi portato ad avere una guida più sicura.

Questo ha molto a che vedere con la segnaletica, di cui ha parlato poc'anzi il senatore Malan (e tornerò sull'aspetto che egli ha sottolineato), ma ha molto a che vedere con la possibilità di utilizzare la telematica per una informazione interattiva e continua nel tempo. Dobbiamo cioè, sia con segnalatori luminosi sulle strade a messaggio variabile e con il rinvio anche in auto di messaggi, fare in modo che appunto questo guidatore sia costantemente informato di quello che lo circonda. Non vi è spazio anche

per questo tipo di attività nel provvedimento, c'è spazio ampio negli atti che stiamo via via perfezionando in attuazione del Programma nazionale della sicurezza stradale.

Dico questo perché vorrei sottolineare l'importanza di portare avanti provvedimenti e linee di azione in parallelo. Alcune hanno bisogno di un conforto di carattere normativo; altre non hanno questo tipo di necessità e necessitano di atti amministrativi concreti che rendono attuative queste intenzioni.

Regole significa appunto quanto appena detto: servono regole, anche se molte ce ne sono; alcune ci sembrava fossero da migliorare, altre da introdurre *ex novo*. Questo è il senso profondo del disegno di legge che la Camera ha licenziato e che la Commissione del Senato ha a sua volta approvato, garantendo – io credo – un ulteriore miglioramento.

Uno dei presupposti fondamentali di questa immissione di nuove regole è stata proprio la constatazione di un provvedimento emanato nel 2003, quello della cosiddetta patente a punti; provvedimento assolutamente essenziale per migliorare lo stato della prevenzione e della sicurezza stradale e che, tuttavia, nell'arco di poco tempo, di tre anni di applicazione, ha esaurito quasi completamente la sua efficacia. La riduzione in un triennio è stata notevolissima: circa il 20 per cento degli incidenti in meno; ma di questa riduzione, il 90 per cento si è concentrato quasi tutto nel primo anno e mezzo. Il che significa, in buona sostanza, che questo provvedimento ha avuto una sua fisiologica caduta di efficacia (che era anche normale aspettarsi: dopo aver dispiegato tutti i suoi effetti assieme, è venuto un po' meno) e, in secondo luogo, che si sono sviluppati una serie di meccanismi reattivi da parte degli utenti della strada, che, ad esempio, sanno meglio come evitare l'autovelox, fino ad arrivare a comportamenti meno dignitosi, come quello di attribuire i punti persi ad un parente prossimo, ricordato in più occasioni. Una recente statistica ci racconta che una percentuale impressionante di punti sono attribuiti a persone che hanno più di 80 anni di età, il che significa che ci stiamo attrezzando alla bisogna. Poi c'è un altro meccanismo di cui ci siamo resi conto da poco e che dobbiamo contrastare: l'eccessiva facilità con cui questi punti vengono restituiti.

PRESIDENTE. Signor Ministro, il tempo a sua disposizione è esaurito. Le concedo un altro minuto, perché stasera sono particolarmente generoso: largheggiamo.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, vengo rapidamente alle conclusioni.

Parlo subito del fatto che per questo provvedimento, al quale abbiamo molto creduto e lavorato sotto forma di disegno di legge, a un certo punto si è posta la necessità e l'opportunità, alla fine di luglio, di trasformarlo in un decreto-legge, affinché nel periodo di maggior traffico e maggior numero di incidenti, come avviene ogni anno, si potesse disporre di alcune norme di base efficaci: sei articoli che puntavano agli aspetti più

delicati. Non posso dire adesso che questi abbiano prodotto chissà quali effetti nel mese di agosto, anche perché non disponiamo di dati statistici, però sicuramente abbiamo proseguito nella creazione di un'atmosfera di attenzione e controllo verso questo fenomeno.

Ora la nostra intenzione, come ho esplicitamente detto all'inizio dei lavori in Commissione trasporti, è quella di lavorare sul disegno di legge. A noi interessa portare a termine il disegno di legge, anche perché questo contiene ben altro che il decreto-legge. Quindi, considereremmo un insuccesso veder convertito il decreto e abbandonato il disegno di legge. La nostra intenzione è questa. Tuttavia, ci è stato fatto presente in maniera abbastanza pressante che non si poteva correre il rischio di arrivare al 3 ottobre; una mancata conversione del decreto per una ragione qualsiasi, non dipendente nemmeno dalla nostra volontà, dalla volontà dell'Aula o dallo sviluppo della discussione, avrebbe infatti creato un danno grave, soprattutto, come è stato ricordato prima anche dal senatore Cicolani, per tutti gli aspetti di carattere penale contenuti nel decreto si sarebbe prodotto un vuoto che avrebbe creato un grave *vulnus* nell'amministrazione della materia.

Questo è il motivo per cui abbiamo ritenuto di accondiscendere alla richiesta, che abbiamo trasferito in Commissione, di approvare il decreto così com'è, in modo secco, quindi senza intervenire in nessun modo. Abbiamo pertanto scelto in Commissione trasporti di non emendarlo e di lavorare invece intensamente sul disegno di legge per poterlo approvare nei tempi più brevi possibili e farlo ritornare alla Camera. Abbiamo già avuto assicurazioni in merito dal Presidente della Camera e ho buone ragioni per credere che si arriverà alla sua approvazione entro la fine di questo mese. Tuttavia, il rischio è tale per cui la nostra proposta è di approvare comunque anche il decreto-legge.

PRESIDENTE. Professor bianchi, la ringrazio, il tempo a sua disposizione è terminato.

PETERLINI (*Aut*). Signor Presidente, il Ministro non aveva concluso il suo intervento.

PRESIDENTE. Senatore Peterlini, non è lei che decide; purtroppo ci sono delle regole. Lei, come Capogruppo, fa parte della Conferenza dei Capigruppo; contesti la prossima volta in quella sede, non in Aula perché qui non è più possibile.

Rinvio il seguito della discussione dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza una mozione, interpellanze e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 19 settembre 2007

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 19 settembre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione (1772).

2. Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (1677) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

– MANZIONE. – Norme in materia di sicurezza stradale per impedire la manomissione delle centraline elettriche degli autoveicoli (29).

– MAZZARELLO. – Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori (378).

– BULGARELLI. – Disposizioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale per i motoveicoli (530).

– PIANETTA. – Modifiche all'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico (671).

– SCALERA. – Misure per la sicurezza stradale e contro la guida in stato di ebbrezza (706).

– SCALERA. – Disposizioni relative a dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli (708).

– CICOLANI. – Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale (914).

– PONTONE e MUGNAI. – Modifica all'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sequestro dei ciclomotori e dei motoveicoli e razionalizzazione delle sanzioni (1138).

– DIVINA. – Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale (1290).

– LEGNINI e CALVI. – Modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di richiesta di sospensione delle sanzioni accessorie, di termini per la notifica delle violazioni non immediatamente contestate e di riduzione dei termini per l'adozione della decisione sui ricorsi al prefetto, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di liquidazione delle spese nei giudizi di opposizione (1388).

– COMINCIOLI ed altri. – Norme sul trasporto di minori sui ciclomotori e motoveicoli (1424).

– CUTRUFO ed altri. – Disposizioni a sostegno della mobilità su due ruote e modifiche al codice della strada (1425).

– DIVINA. – Modificazioni all'articolo 116 del Codice della strada. Istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente (1462).

– BENVENUTO e MARCORÀ. – Riduzione dei canoni di accesso stradale ai fondi rustici ed ai fabbricati rurali (1603).

– EUFEMI. – Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici (1611).

– ALFONZI. – Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici (1664) (*Relazione orale*).

3. Delega al Governo in materia di riordino degli enti di ricerca (1214-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee – Legge comunitaria 2007 (1448) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

e del documento

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, anno 2006 (*Doc. LXXXVII, n. 2*).

III. Discussione dei disegni di legge:

Deputati NICCHI ed altri. – Disposizioni in materia di modalità per la risoluzione del contratto di lavoro per dimissioni volontarie della lavoratrice, del lavoratore, nonché del prestatore d'opera e della prestatrice d'opera (1695) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

– PISA ed altri. – Disposizioni in materia di modalità per la risoluzione del contratto di lavoro per dimissioni volontarie del prestatore d'opera (1248).

La seduta è tolta (*ore 19,41*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (1677)

ORDINI DEL GIORNO

G100

LA COMMISSIONE

Il Senato,

impegna il Governo, con apposito provvedimento d'urgenza, a reperire adeguate risorse finanziarie per l'aumento di mezzi e personale finalizzati al controllo sul territorio nazionale delle violazioni della vigente normativa in materia di sicurezza stradale.

G101

MALAN

Il Senato,

premessi che:

la stragrande maggioranza delle contravvenzioni viene imposta per violazione dei limiti di velocità, del divieto di sosta, uso di corsia preferenziale o violazione delle zone a traffico limitato;

solo l'uso di rilevatori automatici ha aumentato l'elevazione di contravvenzioni per il passaggio con il semaforo rosso;

moltissime violazioni al codice della strada sono estremamente pericolose, come la mancata segnalazione della svolta o del cambio di corsia, il sorpasso a destra, specie da parte di veicoli a due ruote, il mancato rispetto della distanza di sicurezza, il sorpasso quando in direzione opposta giungono veicoli ed altre,

impegna il Governo:

ad intensificare i controlli su tutte le violazioni e non soltanto su quelle rilevabili automaticamente o in assenza del conducente.

G102

MALAN

Il Senato,

premesso che:

molti limiti di velocità sono irragionevoli perché concepiti non per essere rispettati ma come invito alla prudenza, ovvero perché imposti allo scopo di incassare il denaro delle sanzioni amministrative;

che tale diffusa abitudine genera contemporaneamente una tendenza a non rispettare i limiti di velocità, con il rischio che ciò avvenga anche per quelli ragionevoli, nonché un grave intralcio alla circolazione e pericolo determinato dagli automobilisti che si sforzano di viaggiare alla velocità prescritta o, per soggettiva prudenza, a una velocità inferiore;

che a questo si aggiunge la tendenza ad imporre il divieto di sorpasso anche nei tratti di strada che non lo richiedono, aggiungendo l'effetto di code che altrimenti non si formerebbero,

impegna il Governo:

ad indurre tutti gli automobilisti a rispettare limiti e divieti intraprendendo un'azione di controllo attraverso gli organi preposti affinché gli enti proprietari e i comuni adeguino la segnaletica alle reali esigenze di sicurezza e non limitino senza giusto motivo la libertà di circolazione dei cittadini.

G103 (testo 2)

PETERLINI, PINZGER, THALER AUSSERHOFER, BOSONE, FAZIO, MOLINARI, NEGRI, PERRIN, RUBINATO, TONINI

Il Senato,

considerato che:

la formazione dei giovani in materia di educazione stradale rappresenta un pilastro indispensabile nella prevenzione in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione,

impegna il Governo:

a dare maggiore attuazione all'articolo 230 del nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) con la predisposizione di appositi programmi da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso delle motociclette e delle biciclette, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assun-

zione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente ad istituzioni pubbliche e private;

impegna altresì il Governo a finalizzare parte dei fondi del Terzo Programma Nazionale per la sicurezza stradale anche a favore delle iniziative adottate in tal senso dagli enti locali.

G104

PETERLINI, PINZGER, THALER AUSSERHOFER, BOSONE, FAZIO, MOLINARI, NEGRI, PERRIN, RUBINATO, TONINI

Il Senato,

considerato che:

negli ultimi anni con i progressi tecnici le caratteristiche dei veicoli per uso di invalidi (carrozzelle) sono cambiate ed esiste il rischio che vengano classificate come veicoli ordinari, con conseguenti obblighi a carico dei disabili quali patente, targa, assicurazione, e difficoltà di usare i marciapiedi eccetera. Si presenta pertanto la necessità di adeguare i relativi parametri ai progressi tecnici e pertanto,

impegna il Governo:

a modificare l'articolo 196 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in materia di caratteristiche dei veicoli per uso di bambini ed invalidi adeguando le caratteristiche tecniche costruttive delle carrozzelle per invalidi ai progressi tecnici tenendo conto indicativamente dei seguenti parametri sotto indicati:

- a) lunghezza massima 1,80 m;
 - b) larghezza massima 0,75 m, ad eccezione della zona compresa tra due piani verticali, ortogonali al piano mediano longitudinale del veicolo e distanti tra loro 0,60 m, dove la larghezza massima può raggiungere il valore di 0,70 m;
 - c) altezza massima 1,35 m, nella zona dove la larghezza massima del veicolo può raggiungere il valore di 0,70 m, variabile linearmente da 1,35 m a 0,80 m, valore massimo raggiungibile in corrispondenza dell'estremità anteriore del veicolo;
 - d) sedile monoposto;
 - e) massa in ordine di marcia 180 kg;
 - f) potenza massima del motore 1,8 kw;
 - g) velocità massima 18 km/h per i veicoli dotati di motore. Tale limite è quello ottenuto per costruzione ed è riferito al numero di giri massimo di utilizzazione del motore dichiarato dal costruttore ed al rapporto di trasmissione più alto. La prova è effettuata su strada il guidatore in posizione eretta (massa 70 ± 5 kg).
-

G105

DIVINA, FRANCO PAOLO, POLLEDRI, STIFFONI

Il Senato,

considerato che

gli incidenti stradali si collocano al primo posto fra le cause di mortalità giovanile,

impegna il Governo:

a far sì che nei corsi didattici delle scuole secondarie di primo e secondo grado vengano attuate esercitazioni pratiche di guida sicura sia di ciclomotori sia di motocicli avvalendosi, oltre che degli organi istituzionali, Polizia municipale, Motorizzazione Civile, anche di esperti appartenenti ad istituzioni private.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Binetti, Ciampi, Naro, Stracquadanio e Thaler Ausserhofer.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Marini Giulio, per attività della 4ª Commissione permanente; Benvenuto, per attività della 6ª Commissione permanente; Morselli, Pinzger e Silvestri per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale.

Gruppi parlamentari, composizione

Il senatore Morselli, con lettera pervenuta il 17 settembre 2007, ha comunicato che a decorrere dal 14 settembre 2007 cessa di far parte del Gruppo Alleanza Nazionale e che aderisce al Gruppo Misto, per la componente «La Destra».

Gruppi parlamentari, denominazione di componente

Il senatore Fernando Rossi, iscritto al Gruppo Misto, con lettera in data 11 settembre 2007, ha comunicato aver costituito all'interno del Gruppo stesso la componente «Movimento politico dei cittadini».

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatore Bulgarelli Mauro

Disposizioni a favore della tutela e dell'uso della lingua sarda, della lingua catalana di Alghero, del tabarchino delle isole del Sulcis, nonché dei dialetti sassarese e gallurese (1794)
(presentato in data 17/9/2007);

senatrice Valpiana Tiziana

Ripristino della festa nazionale del 20 settembre (1795)
(presentato in data 17/9/2007);

senatore Di Siena Piero

Norme a tutela dei lavoratori dalle violenze morali e dalle persecuzioni professionali sul luogo di lavoro (1796)
(presentato in data 18/9/2007);

Ministro giustizia

Presidente del Consiglio dei ministri

(Governo Prodi-II)

Disposizioni in materia di revisione del processo a seguito di sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo (1797)

(presentato in data 18/9/2007);

Ministro affari esteri

Ministro giustizia

(Governo Prodi-II)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la repressione degli atti di terrorismo nucleare, adottata a New York il 13 aprile 2005, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno (1798)

(presentato in data 18/9/2007);

Ministro affari esteri

Ministro giustizia

(Governo Prodi-II)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la prevenzione del terrorismo, adottata dal Consiglio d'Europa il 20 aprile 2005, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno (1799)

(presentato in data 18/9/2007);

Ministro affari esteri

(Governo Prodi-II)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo che modifica l'Accordo di partenariato a Cotonou tra i membri del gruppo degli Stati dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro, con allegati, dichiarazioni e Atto finale, firmato a Cotonou il 23 giugno 2000, fatto a Lussemburgo il 25 giugno 2005; dell'Accordo interno tra i rappresentanti degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, che modifica l'Accordo interno del 18 settembre 2000 relativo ai provvedimenti da prendere ed alle procedure da seguire per l'applicazione dell'Accordo di partenariato ACP-CE, fatto a Lussemburgo il 10 aprile 2006; dell'Accordo interno tra i rappresentanti dei Governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, riguardante il finanziamento degli aiuti comunitari forniti nell'ambito del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2008-2013 in applicazione dell'Accordo di partenariato ACP-CE e lo stanziamento degli aiuti finanziari ai paesi territori d'oltremare ai quali si applica la parte quarta del Trattato CE, fatto a Bruxelles il 17 luglio 2006 (1800)

(presentato in data 18/9/2007).

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 11^a Commissione permanente Lavoro in data 14/09/2007 la senatrice Mongiello Colomba ha presentato la relazione unica 1695 e 1248-A sui disegni di legge:

Sen. Pisa Silvana

«Disposizioni in materia di modalità per la risoluzione del contratto di lavoro per dimissioni volontarie del prestatore d'opera» (1248);

Dep. Nicchi Marisa ed altri

«Disposizioni in materia di modalità per la risoluzione del contratto di lavoro per dimissioni volontarie della lavoratrice, del lavoratore, nonché del prestatore d'opera e della prestatrice d'opera» (1695)

C.1538 approvato dalla Camera dei deputati

Governmento, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, con lettera in data 13 settembre 2007, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell'articolo 13, comma 2, della legge 15 marzo 1997, n. 59 – lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante il regolamento di organizzazione del Ministero del commercio internazionale (n. 156).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 10^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 18 ottobre 2007. Le Commissioni 1^a e 5^a potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro l'8 ottobre 2007.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, con lettera in data 13 settembre 2007, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell'articolo 13, comma 2, della legge 15 marzo 1997, n. 59 – lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante il regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali (n. 157).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 7^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 18 ottobre 2007. Le Commissioni 1^a e 5^a potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro l'8 ottobre 2007.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, con lettera in data 13 settembre 2007, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell’articolo 13, comma 2, della legge 15 marzo 1997, n. 59 – lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante il regolamento di organizzazione del Ministero dell’università e della ricerca (n. 158).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 7ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 18 ottobre 2007. Le Commissioni 1ª e 5ª potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro l’8 ottobre 2007.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, con lettera in data 13 settembre 2007, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 3, comma 109, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 – lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante ripartizione del Fondo per l’edilizia a canone speciale per l’anno 2007 (n. 159).

Ai sensi della predetta disposizione e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 13ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro l’8 ottobre 2007.

Il Ministro delle comunicazioni, con lettera in data 13 settembre 2007, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 aprile 1947, n. 428 – lo schema di decreto ministeriale recante approvazione di una modifica all’articolo 30 dello statuto della RAI – Radiotelevisione italiana Spa (n. 160).

Ai sensi della predetta disposizione, lo schema di decreto è stato deferito dal Presidente della Camera dei deputati – d’intesa con il Presidente del Senato – alla Commissione parlamentare per l’indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, che esprimerà il parere entro l’8 ottobre 2007.

Governo, trasmissione di atti e documenti

Il Ministro dell’economia e delle finanze, con lettera in data 7 settembre 2007, ha inviato, ai sensi dell’articolo 2, comma 3, del decreto-legge 3 maggio 1991, n. 143, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 luglio 1991, n. 197, la relazione, riferita all’anno 2006, sull’applicazione delle norme relative all’obbligo di registrazione delle transazioni nell’archivio informatico per limitare l’uso del contante e dei titoli al portatore nelle transazioni e prevenire l’utilizzazione del sistema finanziario a scopo di riciclaggio (*Doc. LIV*, n. 2).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 2ª e alla 6ª Commissione permanente.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, con lettera in data 7 settembre 2007, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 28 settembre 1998, n. 360, la relazione sullo stato di attuazione dell'addizionale comunale all'IRPEF per l'anno 2006, predisposta, per la parte di competenza, dal Ministero dell'interno (*Doc.* CLXXXIV, n. 2).

Il predetto documento è stato inviato, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª e alla 6ª Commissione permanente.

Il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, con lettera in data 6 settembre 2007, ha inviato, ai sensi dell'articolo 53, comma 16, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la relazione – riferita all'anno 2005 – sui dati raccolti attraverso l'anagrafe delle prestazioni e degli incarichi conferiti ai pubblici dipendenti (*Doc.* CLI, n. 1).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª Commissione permanente.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 23 agosto 2007, ha inviato – ai sensi dell'articolo 52, comma 4, lettera c), della legge 27 dicembre 2002, n. 289 – la relazione, riferita all'anno 2006, concernente l'attuazione degli adempimenti previsti dall'accordo del 14 febbraio 2002 tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano in materia di accesso alle prestazioni diagnostiche e terapeutiche e di indirizzi applicativi sulle liste di attesa della regione Lombardia (*Doc.* CCI, n. 13).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 12ª Commissione permanente.

Il Ministro per le politiche giovanili e le attività sportive, con lettera in data 6 settembre 2007, ha comunicato di aver disposto, ai sensi dell'articolo 2 della legge 15 aprile 2003, n. 86, l'attribuzione, a decorrere dall'anno 2006, dell'assegno vitalizio «Giulio Onesti» in favore dei signori: Chiarugi Federico e Ciancola Luciano.

Tale documentazione è depositata presso il Servizio dell'Assemblea a disposizione degli onorevoli senatori.

Il Presidente della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 6 agosto 2007, ha inviato, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, lettera n), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia dei seguenti verbali:

- n. 713, relativo alla seduta tenutasi in data 1º marzo 2007 (n. 78);
- n. 714, relativo alla seduta tenutasi in data 8 marzo 2007 (n. 79);
- n. 715, relativo alla seduta tenutasi in data 15 marzo 2007 (n. 80);
- n. 716, relativo alla seduta tenutasi in data 22 marzo 2007 (n. 81);
- n. 717, relativo alla seduta tenutasi in data 29 marzo 2007 (n. 82);
- n. 718, relativo alla seduta tenutasi in data 5 aprile 2007 (n. 83);
- n. 719, relativo alla seduta tenutasi in data 12 aprile 2007 (n. 84).

I predetti verbali sono stati trasmessi, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 11ª Commissione permanente.

Governo, progetti di atti comunitari e dell'Unione europea

Il Ministro per il commercio internazionale e le politiche europee, con lettere in data 6, 21 e 30 agosto, nonché 4 settembre 2007, ha trasmesso – ai sensi degli articoli 3 e 19 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 – progetti di atti comunitari e dell'Unione europea.

I predetti atti si intendono trasmessi alle Commissioni, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento.

Il testo degli atti medesimi è disponibile presso il Servizio affari internazionali – Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea.

Autorità garante della concorrenza e del mercato, trasmissione di atti

Il Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con lettera in data 6 agosto 2007, ha inviato, ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, una segnalazione in merito ai vincoli all'attività degli esercizi diversi dalle farmacie autorizzati alla vendita dei farmaci SOP e OTC (Atto n. 207).

La predetta segnalazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 10ª e alla 12ª Commissione permanente.

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Parlamento europeo, con lettera in data 22 agosto 2007, ha inviato il testo di quindici risoluzioni e di una raccomandazione, approvate dal Parlamento stesso nel corso della tornata dal 9 al 12 luglio 2007:

una risoluzione sulla convocazione della Conferenza intergovernativa (CIG): parere del Parlamento europeo (*Doc. XII, n. 226*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione del protocollo dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca all'Unione europea (*Doc. XII, n. 227*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio e della Commissione relativa alla conclusione del protocollo all'accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Moldova, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'Unione europea (*Doc. XII, n. 228*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio e della Commissione relativa alla conclusione del protocollo all'accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e l'Ucraina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'unione europea (*Doc. XII, n. 229*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio e della Commissione relativa alla conclusione del protocollo all'accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'unione europea (*Doc. XII, n. 230*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio e della Commissione relativa alla conclusione del protocollo all'accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica dell'Azerbaigian, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'unione europea (*Doc. XII, n. 231*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio e della Commissione relativa alla conclusione del protocollo all'accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Georgia dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'unione europea (*Doc. XII, n. 232*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla riduzione dei costi amministrativi imposti dalla legislazione (*Doc. XII, n. 233*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 1ª, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulle prospettive del mercato interno del gas e dell'elettricità (*Doc. XII, n. 234*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione su: modernizzare il diritto del lavoro per rispondere alle sfide del XXI secolo (*Doc. XII, n. 235*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 11ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulle iniziative per contrastare le malattie cardiovascolari (*Doc. XII, n. 236*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 12ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sull'accordo PNR con gli Stati Uniti d'America (*Doc. XII, n. 237*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 2ª, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla relazione 2006 sui progressi compiuti dall'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (*Doc. XII, n. 238*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sul controllo democratico dell'attuazione dello strumento finanziario per la cooperazione allo sviluppo (*Doc. XII, n. 239*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 5ª e alla 14ª Commissione permanente;

una raccomandazione destinata al Consiglio su un mandato negoziale per un nuovo accordo rafforzato tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e l'Ucraina, dall'altro (*Doc. XII, n. 240*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla Repubblica di Moldova (*Doc. XII, n. 241*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente.

Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale, trasmissione di documenti

Il Presidente dell'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale – Assemblea interparlamentare europea della sicurezza e della difesa – ha inviato il testo di una risoluzione e di undici raccomandazioni, approvate da quel consesso nel corso della prima parte della 53ª Sessione ordinaria, svoltasi a Parigi dal 4 al 6 giugno 2007:

raccomandazione 795 sul PESD: la via da percorrere – Conclusioni della Conferenza di Berlino – Risposta al rapporto annuale del Consiglio (*Doc. XII-bis*, n. 42);

raccomandazione 796 sulla sicurezza nel Grande Nord (*Doc. XII-bis*, n. 43);

raccomandazione 797 sui Gruppi tattici dell'Unione europea – risposta alla relazione annuale del Consiglio (*Doc. XII-bis*, n. 44);

raccomandazione 798 sull'UE e la sicurezza nell'Europa sudorientale (*Doc. XII-bis*, n. 45);

raccomandazione 799 sulle forze terrestri europee nelle operazioni esterne: personale e finanziamento (*Doc. XII-bis*, n. 46);

raccomandazione 800 sulla stabilità e la sicurezza europea: la questione dell'allargamento vista dall'opinione pubblica (*Doc. XII-bis*, n. 47);

raccomandazione 801 sulle commissioni e le procedure di ricorso nelle organizzazioni coordinate, in particolare all'interno dell'Unione dell'Europa occidentale (*Doc. XII-bis*, n. 48);

raccomandazione 802 sul ruolo delle forze europee nelle missioni NATO in Afghanistan (*Doc. XII-bis*, n. 49);

raccomandazione 803 sull'Agenzia europea per la difesa due anni dopo (*Doc. XII-bis*, n. 50);

raccomandazione 804 sul dispiegamento di armamenti nello spazio: seconda parte (*Doc. XII-bis*, n. 51);

raccomandazione 805 sulla difesa antimissilistica – Una posizione comune europea? (*Doc. XII-bis*, n. 52).

risoluzione 131 sul controllo parlamentare delle operazioni esterne (*Doc. XII-bis*, n. 53).

I predetti documenti sono stati trasmessi, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª e alla 4ª Commissione permanente.

Interpellanze, apposizione di nuove firme

La senatrice Thaler Ausserhofer ha aggiunto la propria firma all'interpellanza 2-00229, dei senatori Manziona ed altri.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

I senatori Liotta e Nardini hanno aggiunto le proprie firme all'interrogazione 4-02637, dei senatori Valpiana ed altri.

Mozioni

MANTICA, MARTINAT, PONTONE, BUTTI, CARUSO, MENARDI, VALDITARA, BORNACIN. – Il Senato,

premessi che:

nelle linee guida del piano industriale 2008-2010 di Alitalia, approvate dal Consiglio di amministrazione in data 30 agosto 2007, sono state definite misure tese a mantenere la continuità aziendale di Alitalia;

le misure approvate dal Consiglio di amministrazione introducono importanti cambiamenti che, nel medio-lungo termine, prevedono notevoli modifiche alla struttura aziendale;

la misura più drastica è la scelta del ridimensionamento della rete di collegamenti a lungo raggio dell'*hub* di Malpensa, con un concreto ridimensionamento della compagnia di bandiera nazionale ed una notevole diminuzione dei voli aerei intercontinentali dall'aeroporto lombardo;

il numero di passeggeri del Nord Italia nell'anno 2005 si è attestato a circa 52,6 milioni, di cui circa 17,2 milioni su rotte domestiche, con una distribuzione nel Paese che vede nel Nord Italia concentrarsi il 46 per cento del totale, il 33 per cento nel Centro ed il restante 21 per cento nel Sud;

gli studi relativi alle previsioni di crescita del trasporto aereo sostengono che il traffico passeggeri del Nord Italia passerà, nel giro di 16 anni, da 49 milioni nel 2004 a 101 milioni nel 2021;

la propensione al traffico internazionale del Nord Italia, e particolarmente dell'area milanese, è pari a più di un quarto del totale nazionale;

le elaborazioni sui dati dell'Annuario 2000 Traffico aereo passeggeri IATA dimostrano che il valore dei biglietti venduti per voli internazionali nel Nord Italia ammonta a 3.119 milioni di euro nel 1999 (70 per cento) e che il valore dei biglietti venduti per voli domestici ammonta a 1.331 milioni di euro 1999 (30 per cento);

Malpensa è il quinto *hub* d'Europa, con 38 destinazioni servite;

sono stati conseguiti importanti traguardi sia in termini di traffico, sia di aumento delle destinazioni e di acquisizione di compagnie aeree, tanto per il Sistema aeroportuale lombardo quanto per il singolo scalo di Malpensa, portando ad una crescita del traffico del 23,8 per cento tra il 2002 e il 2006 e dell'11 per cento nel solo 2006: più del doppio rispetto alla media europea;

tra il 2002 e il 2005 si è registrata la crescita del 39 per cento del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, con nuovi voli *cargo* diretti su importanti scali come Taipei, Abu Dhabi e Kuala Lumpur, che si aggiun-

gono ad una rete di collegamenti diretti *all cargo* comprendente tra gli altri anche Hong Kong, Seul, Tokyo, New York, Dubai, Shanghai, eccetera, con la presenza dei maggiori operatori internazionali quali Cathay Pacific, Korean, China Airlines, Etihad, Nippon Cargo, Fedex, eccetera;

a Malpensa operano le principali compagnie aeree di tutto il mondo e negli ultimi tre mesi si sono aggiunti i grandi vettori dell'Estremo Oriente, di Nord e Sud America;

negli ultimi anni le compagnie estere stanno incrementando le destinazioni e la frequenza sull'aeroporto milanese, che attrae passeggeri che attualmente scelgono altri *hub* europei situati sulle rotte che passano per il Nord Atlantico e Siberia;

è di questi giorni l'annuncio che Ryanair investirà 840 milioni di euro a Malpensa e che intende basare 12 nuovi aeroplani nell'aeroporto, con l'apertura di 50 rotte internazionali e 10 nazionali a basse tariffe;

insieme agli scali di Bergamo, Venezia, Genova, Torino, Bologna, Verona e Trieste, il sistema aeroportuale di Malpensa può offrire una rete integrata con lo sviluppo delle infrastrutture di questo territorio che garantirebbero una spinta economica all'intero Paese;

lo scalo di Malpensa attualmente riveste grande rilevanza attraverso: l'operatività di 175 destinazioni di linea (di cui 75 intercontinentali con 360 voli settimanali), oltre a 100 destinazioni *charter*, l'utilizzo di 75 vettori di linea passeggeri, 13 vettori *cargo* e circa 60 vettori *charter*, con un aumento del 8,4 per cento dei movimenti totali dal 2005 al 2006;

il *trend* di sviluppo del sistema Linate-Malpensa dal 1995 ha registrato un andamento crescente con una percentuale pari al 97 per cento totale e, pur con discontinuità interne, ha comunque visto una crescita continua di Malpensa dal 1996 al 2000 (+500 per cento) ed un decremento contestuale di Linate, cui è seguito un *trend* opposto dovuto essenzialmente alla riallocazione a Linate di numerose rotte (decreto Bersani) e all'interruzione dell'accordo Alitalia-KLM che ha provocato la sospensione di alcune rotte intercontinentali operate da Alitalia da Malpensa attraverso aeromobili di KLM;

l'indotto che l'aeroporto ha generato sul territorio, affermandone il ruolo di uno dei principali impianti produttivi della Lombardia, con 12.800 addetti che lavorano nello scalo si stima essere intorno alle 80.000 persone circa;

l'area geografica di riferimento dell'aeroporto di Malpensa produce il 31 per cento del Prodotto interno lordo nazionale;

nell'area geografica di riferimento dell'aeroporto di Malpensa è attivo il 24 per cento delle imprese italiane;

l'area geografica di riferimento dell'aeroporto di Malpensa genera il 47 per cento dell'*import* e il 41 per cento dell'*export* dell'Italia;

la sola regione Lombardia, fondamentale bacino di produzione e di consumo, concentra nel proprio territorio il 36 per cento dell'*import* e il 28,5 per cento dell'*export* italiano, il 51 per cento degli investimenti esteri in Italia, una capacità di investimento italiano all'estero pari al 40 per cento, una presenza del 36 per cento di imprese italiane con partecipa-

zione in imprese estere pari a circa 900 imprese con 206.000 addetti, oltre a una presenza del 35 per cento di imprese italiane a partecipazione estera pari a oltre 800 imprese con 250.000 addetti, nonché un'attrattività turistica pari a 9,4 milioni di arrivi turistici di cui oltre 4 milioni provenienti dall'estero;

l'aeroporto di Malpensa nel 2007 ha guadagnato il premio Air Cargo of Excellence per la qualità dei suoi servizi: puntualità, *customer service* e affidabilità contrattuale;

l'azienda SEA accompagna ormai da anni lo sviluppo dell'*hub* con investimenti che, nel quinquennio 2007-2012, prevedono oltre un miliardo di euro per l'ampliamento del *terminal 1* dell'aeroporto e lo sviluppo delle infrastrutture *cargo*;

questi investimenti della SEA consentiranno un'ulteriore stabilizzazione dei movimenti a terra ed un maggiore incremento della qualità dei servizi per tempi e sicurezza; porteranno ad una riduzione dei tempi «taxi» degli aeromobili, che permetterà alle compagnie aeree di ridurre i costi di carburanti e di ottimizzare il lavoro;

questi investimenti andrebbero per il 75 per cento a favore di Alitalia;

il 22 aprile 2002 la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Milano, l'Alitalia e la SEA hanno siglato un accordo, condiviso dal Ministero dei trasporti, che articolava gli obblighi dei soggetti coinvolti in tre successive fasi e nel quale erano condivisi: l'incremento delle destinazioni intercontinentali e del numero degli aerei di lungo raggio, lo sviluppo dell'offerta sui settori domestico e internazionale (breve/medio raggio), con conseguente incremento delle frequenze complessive, il riequilibrio delle basi operative del personale navigante operanti su Malpensa e Fiumicino, fino ad arrivare al 35 per cento a Milano nel 2006;

la scelta della compagnia di bandiera di ridurre drasticamente lo scalo milanese sembra dettata da ragioni più politiche che industriali, dal momento che non tiene conto del mercato economico del Nord del Paese: circa il 70 per cento dei biglietti *business* è venduto nel Nord-Ovest e nel primo trimestre 2007 il traffico passeggeri di Malpensa è aumentato del 9,5 per cento;

serve un piano economico-industriale per Alitalia che non penalizzi Malpensa, che non penalizzi l'Italia, che non comprometta il futuro industriale della compagnia,

impegna il Governo:

a respingere, nella sua funzione di azionista di riferimento, gli orientamenti previsti dal piano industriale approvato dal Consiglio di amministrazione di Alitalia, in quanto rischiano di affossare definitivamente le possibilità di rilancio della compagnia di bandiera, penalizzare l'economia dell'intero Paese e produrre un danno economico irreversibile per la nazione.

(1-00138)

Interpellanze

FANTOLA, DELOGU. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali.* – Premesso che:

il 6 ottobre 2006 veniva stipulato il Protocollo d'intesa tra il Governo e la Regione Friuli-Venezia Giulia in materia di autonomia finanziaria prevista dall'articolo 49 dello Statuto speciale della Regione autonoma, approvato con legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1;

il 31 luglio 2007 il Consiglio dei ministri approvava il decreto legislativo n. 137 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 29 agosto 2007, n. 200, recante norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia in materia di finanza regionale;

a decorrere dal 1° gennaio 2008, ai sensi e per gli effetti di quanto sopra, le quote dei proventi erariali oggetto di versamento unificato e di compensazione nell'ambito territoriale spettanti alla Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia sono attribuite direttamente alla Regione medesima;

l'articolo 8 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, che ha approvato lo Statuto speciale per la Sardegna prevede (analogamente a quanto dispone il succitato articolo 49 dello Statuto del Friuli-Venezia Giulia) che:

«Le entrate della regione Sardegna sono costituite:

dai sette decimi del gettito delle imposte sul reddito delle persone fisiche e sul reddito delle persone giuridiche riscosse nel territorio della regione;

dai nove decimi del gettito delle imposte sul bollo, di registro, ipotecarie, sul consumo dell'energia elettrica e delle tasse sulle concessioni governative percepite nel territorio della regione;

dai cinque decimi delle imposte sulle successioni e donazioni riscosse nel territorio della regione;

dai nove decimi dell'imposta di fabbricazione su tutti i prodotti che ne siano gravati, percetta nel territorio della regione;

dai nove decimi della quota fiscale dell'imposta erariale di consumo relativa ai prodotti dei monopoli dei tabacchi consumati nella regione;

dai nove decimi del gettito dell'imposta sul valore aggiunto generata sul territorio regionale da determinare sulla base dei consumi regionali delle famiglie rilevati annualmente dall'ISTAT;

dai canoni per le concessioni idroelettriche;

da imposte e tasse sul turismo e da altri tributi propri che la regione ha facoltà di istituire con legge in armonia con i principi del sistema tributario dello Stato;

dai redditi derivanti dal proprio patrimonio e dal proprio demanio;

l) da contributi straordinari dello Stato per particolari piani di opere pubbliche e di trasformazione fondiaria;

m) dai sette decimi di tutte le entrate erariali, dirette o indirette, comunque denominate, ad eccezione di quelle di spettanza di altri enti pubblici.

Nelle entrate spettanti alla regione sono comprese anche quelle che, sebbene relative a fattispecie tributarie maturate nell'ambito regionale, affluiscono, in attuazione di disposizioni legislative o per esigenze amministrative, ad uffici finanziari situati fuori del territorio della regione«;

l'articolo 56 dello Statuto speciale per la Sardegna prevede (analogamente a quanto dispone l'articolo 65 dello Statuto del Friuli-Venezia Giulia) che: «Una Commissione paritetica di quattro membri, nominati dal Governo della Repubblica e dall'Alto Commissario per la Sardegna sentita la Consulta regionale, proporrà le norme relative al passaggio degli uffici e del personale dallo Stato alla Regione, nonché le norme di attuazione del presente Statuto. Tali norme saranno sottoposte al parere della Consulta o del Consiglio regionale e saranno emanate con decreto legislativo»;

i vantaggi derivanti dal conseguimento dell'autonomia finanziaria per la Regione Sardegna sarebbero soddisfacenti per il bilancio regionale e per i cittadini sardi al pari di quelli conseguiti di recente dal Friuli-Venezia Giulia, dal momento che quest'ultima Regione, a decorrere dal 1° gennaio 2008, disporrà direttamente delle risorse finanziarie percette sul territorio regionale, oltre alla circostanza che potrà introdurre la compartecipazione sulle tasse pagate dai 380.000 pensionati ivi residenti, centrando, peraltro, un puntuale controllo sulla propria capacità di spesa,

si chiede di conoscere se si intenda nominare, nel prossimo futuro, una Commissione paritetica prevista dall'articolo 56 dello Statuto speciale per la Sardegna, allo scopo di addivenire, dopo il Friuli-Venezia Giulia, alla stipula del Protocollo d'intesa anche con la Regione Sardegna, nonché all'emanazione del pedissequo decreto legislativo attuativo in materia di autonomia finanziaria.

(2-00231)

COSSIGA. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

l'interpellante ben sa che sarebbe inutile esercitare qualunque potere di inchiesta e di conseguente promozione dell'azione disciplinare benché attribuito dalla Costituzione e dalla legge, essendo diventato il Consiglio Superiore della Magistratura il braccio esecutivo della *lobby* politico-sindacale detta Associazione Nazionale Magistrati;

è ormai certo che, anche per l'attivismo pro-magistrati di un giudice costituzionale che ha come referente L'Ulivo, relatore, la Corte costituzionale respingerà i ricorsi del Governo contro la Procura della Repubblica di Milano, anche perché sembra che essa abbia svolto le denunciate attività di intercettazioni telefoniche, delle *e-mail*, ambientali e di altre comunicazioni elettroniche, nei confronti di agenti e di sedi del SISMI asserendo che esse sono state svolte con l'autorizzazione del Governo Berlusconi,

si chiede di conoscere quale sia il giudizio del Ministro in indirizzo sulle dichiarazioni rese contro il Governo dal procuratore aggiunto della Repubblica dott. Spataro ai microfoni di Radio Popolare.

(2-00232)

Interrogazioni

EUFEMI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

molti proprietari di abitazione hanno manifestato preoccupazione riguardo ai reali vantaggi derivanti dalla «portabilità dei mutui ipotecari» per l'acquisto della propria casa;

dopo il decreto Bersani 7/2007, si è avviato il processo di sostituzione dei vecchi mutui con nuovi;

tra gli effetti negativi che possono derivare da tale sostituzione rientra anche l'utilizzazione del beneficio fiscale del 19 per cento degli interessi passivi;

coloro che accendono un nuovo mutuo a condizioni più vantaggiose potrebbero incappare nella perdita dei benefici fiscali consistenti nelle detrazioni degli interessi pagati sul mutuo;

il decreto Bersani stabilisce che i vantaggi rimangono, ma solo nelle ipotesi di «surrogazione per volontà del debitore»;

la variazione potrebbe determinare la decadenza del diritto a detrarre gli interessi passivi ove non siano rimaste invariate le parti contraenti;

le istruzioni al modello Unico delle persone fisiche non chiariscono le regole nel caso di cambio della banca,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire urgentemente al fine di offrire un quadro di certezza alla grande platea delle famiglie mutuatrici, già allarmate dall'aumento dei costi dei mutui a tasso variabile, con una circolare esplicativa che ribadisca quanto riportato al punto 1.2.2 della circolare 95/e del 12 maggio 2000, alla luce delle modifiche intervenute recentemente con il decreto Bersani sulle liberalizzazioni del 2007.

(3-00930)

BARBATO, CUSUMANO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

in data 14 settembre 2007 il settimanale «L'Espresso» ha pubblicato un servizio diffamatorio relativo al viaggio compiuto dal Ministro della giustizia, il sen. Mario Clemente Mastella, al Gran Premio di Monza con un volo di Stato, definendolo «un viaggio privato a carico del contribuente», e pubblicando numerose fotografie che mostrano chiaramente l'identità dei soggetti presenti, ivi compresi gli uomini della scorta del Guardasigilli;

le notizie apparse su detto settimanale ed il modo con il quale dette notizie sono state pubblicate dal settimanale stesso pongono il Ministro della giustizia sotto una luce accusatoria di inaudita gravità, sollevando numerose polemiche che hanno avuto una strumentalizzazione mediatica abnorme, caratterizzata da inopinati e ingiustificabili attacchi politici che hanno fatto leva in modo palesemente arbitrario sul diffuso malcontento popolare nei confronti dei costi e dei privilegi della classe politica;

considerato, inoltre, che:

nella circostanza di cui alle premesse precedenti il Ministro della giustizia non ha affatto abusato del denaro pubblico, ma anzi ne ha consentito un risparmio, in quanto il volo di Stato era stato programmato per il Vice Presidente del Consiglio dei ministri, l'on. Francesco Rutelli, in partenza da Napoli dopo la chiusura della Festa della Margherita;

il Ministro della giustizia, come il Vice Presidente del Consiglio dei ministri, erano stati entrambi invitati a Monza dall'organizzazione ufficiale per la premiazione dei vincitori della gara;

il servizio elicottero-navetta Linate-Monza utilizzato dal Ministro della giustizia è lo stesso di cui hanno usufruito centinaia di ospiti della società di gestione dell'autodromo;

le condizioni di sicurezza in cui devono svolgersi i viaggi del Ministro della giustizia sono stabilite al massimo livello, cosiddetto L1, dall'Ufficio centrale sicurezza del Ministero dell'interno, un livello di sicurezza imposto alle alte cariche dello Stato e a pochissimi Ministri, tra cui appunto quello della giustizia, in considerazione della delicatezza del suo ruolo e dei pericoli cui è esposto a causa delle sue funzioni,

si chiede di sapere:

quante e quali personalità del mondo politico abbiano viaggiato nelle ultime tre Legislature usufruendo di velivoli di Stato, per quali destinazioni e con quanti e quali accompagnatori abbiano viaggiato, e quali siano stati i costi relativi;

se non si ritenga, alla luce delle polemiche emerse a seguito del servizio pubblicato dal settimanale «L'Espresso», di abolire in via definitiva i voli di Stato, quantificando a tal fine il costo che lo Stato dovrebbe sostenere per consentire gli spostamenti delle autorità istituzionali della Repubblica in condizioni di totale sicurezza, anche avuto riguardo alle procedure di sicurezza prescritte dal Ministero dell'interno per garantire l'incolumità di dette autorità;

come si valuti il fatto che la zona militare dell'aeroporto di Linate sia stata violata, considerato che degli individui hanno avuto la possibilità di effettuare foto e filmati all'interno di un'area militare protetta che avrebbe dovuto essere preclusa a chiunque, trovandosi nelle condizioni di avvicinarsi ad una distanza tale da poter costituire, in altre circostanze, un serio pericolo per l'autorità pubblica;

come si valuti la pubblicazione, da parte de «L'Espresso», delle foto degli agenti di sicurezza del Guardasigilli, resi così facilmente riconoscibili mettendo a repentaglio la loro incolumità personale, e quali garanzie si ritenga di poter adottare per assicurare l'incolumità;

quali siano i giornalisti che negli ultimi anni hanno partecipato a missioni ufficiali e se sia stato mai richiesto un rimborso delle somme erogate per consentire il trasporto di ospiti e giornalisti con voli di Stato;

se, in particolare, e con quali modalità le testate giornalistiche abbiano mai erogato denaro per consentire agli esponenti della stampa di essere ospitati da voli di Stato.

(3-00931)

TOFANI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

dagli organi di stampa si apprende che, nell'ambito del progetto di riforma organizzativa della propria rete territoriale predisposto dalla Banca d'Italia, la filiale di Frosinone sarebbe destinata alla chiusura;

se tale notizia fosse confermata la Provincia subirebbe l'ennesimo duro colpo da parte delle istituzioni, con pesanti risvolti sui servizi resi alla popolazione e con evidente danno nei confronti dei lavoratori occupati nella filiale, e tale da appannare ulteriormente l'immagine del capoluogo;

la chiusura della filiale costringerebbe i cittadini a utilizzare soggetti diversi per il normale compimento di alcune importanti attività (i dipendenti pubblici, le Poste, per la riscossione degli stipendi), mentre la cittadinanza si vedrebbe costretta ad «emigrare» a Roma o a Latina per cambiare lire, banconote usurate e riscuotere eventuali rimborsi. Senza contare che le banche operanti nel territorio per rifornirsi di contante sarebbero costrette a rivolgersi anch'esse alle sedi di Roma o Latina. I circa trenta addetti della filiale sarebbero costretti a sopportare i disagi di un inevitabile trasferimento nelle predette sedi. Tutto ciò determinerebbe un evidente aggravio di costi e gravi ripercussioni sui tempi di vita e di lavoro di tutti;

a poco serve richiamare esigenze di funzionalità e criteri di razionalizzazione quando tali decisioni incidono così pesantemente sulla vita quotidiana di migliaia di persone; nelle scelte di strategia aziendale non si può sempre privilegiare una fredda riduzione dei costi senza pensare alle difficoltà che si creano ad un intero territorio, ai suoi abitanti e agli operatori economici. Non va dimenticato, infatti, che la Banca d'Italia svolge un servizio pubblico per i cittadini non contro di loro;

considerato che la Provincia è costantemente e duramente penalizzata, nelle scelte strategiche e di rilancio del territorio, tanto dal Governo regionale quanto da quello nazionale,

si chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti di competenza il Ministro in indirizzo intenda assumere per scongiurare la chiusura della filiale di Frosinone della Banca d'Italia in primo luogo per restituire serenità ai lavoratori, alla cittadinanza, agli operatori economici, e anche per mantenere dignità istituzionale all'intera Provincia.

(3-00932)

PASTORE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

recentemente si è appreso che la Procura della Repubblica di Pescara ha svolto un'accurata indagine che riguarda il Corpo dei Vigili urbani di Pescara;

tale indagine ha determinato l'iscrizione nel registro degli indagati di ben 71 agenti, ossia circa le metà dei componenti totali, con l'accusa di falso ideologico continuato in atto pubblico;

per quanto è dato conoscere, la vicenda si riferisce al periodo 2004-2006 durante il quale molte delle numerose multe elevate dai Vigili urbani sono state, con disinvoltura e in modo discrezionale, per non dire arbitrario, annullate in gran quantità, presumibilmente come favore ad amici, conoscenti e personalità varie;

sembra infatti che ad usufruire di tale illecito ed illegittimo trattamento «privilegiato» siano stati non solo comuni cittadini, amici di esponenti politici e di amministratori del Comune di Pescara, ma anche personalità che rivestono in città autorevoli incarichi di natura pubblica;

in particolare l'indagine ha portato ad esaminare, relativamente al solo anno 2005 sul totale delle circa 40.000 multe comminate nell'anno, ben 8.000 verbali facendo riscontrare almeno 250 casi di violazioni palesi, stando alle risultanze istruttorie rivelate dalla stampa;

inoltre, quanto riferito fa stimare il danno erariale procurato alle casse comunali in oltre 500.000 euro;

tali fatti erano peraltro noti da tempo a livello di opinione pubblica, tanto da essere stati segnalati al Sindaco di Pescara già nei mesi scorsi anche mediante un'interrogazione comunale, presentata dal consigliere Alfredo Castiglione di AN, alla quale tuttavia l'Amministrazione cittadina non ha mai fornito alcuna risposta;

oltre alle eventuali responsabilità penali, tutta la vicenda evidenzia la mancanza di qualsiasi controllo interno per palesi carenze organizzative sia nella catena di comando all'interno del Corpo dei vigili urbani sia nell'intera struttura amministrativa che non risulta abbia, neppure recentemente, formato oggetto di verifiche e interventi da parte di chi ha la responsabilità dell'amministrazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti sopra riferiti e se gli stessi rispondano a verità;

se, pertanto, per quanto nelle proprie competenze e senza in alcun modo confliggere con l'inchiesta in corso da parte della magistratura, non intenda accertare il reale andamento dei fatti al fine di procedere con le eventuali censure amministrative sia a carico di coloro che effettivamente hanno arbitrariamente annullato i citati verbali, sia a carico di tutti coloro che hanno esercitato pressioni per indurre a compiere l'illecito, sia, infine, a carico dei responsabili dell'Amministrazione comunale che hanno omesso i dovuti controlli o, peggio ancora, hanno sottaciuto, se non avallato, i menzionati comportamenti illeciti.

(3-00933)

GIANNINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* – Premesso che:

domenica 16 settembre 2007, il Ministro degli esteri francese, Bernard Kouchner, ha avvertito che «il mondo deve prepararsi alla guerra» come soluzione alla questione del nucleare in Iran;

già da tempo sono in corso trattative diplomatiche al fine di evitare la creazione di nuovi ordigni nucleari da parte dello Stato iraniano;

l'Agenzia per l'energia atomica (Aiea), che controlla i programmi nucleari iraniani, smentisce qualsiasi imminente possibilità, da parte dell'Iran, di costruzione di testate nucleari;

considerato che:

affermazioni come quelle del ministro francese Kouchner potrebbero pregiudicare irrimediabilmente la soluzione pacifica della crisi nucleare in atto;

la soluzione con l'uso della Forza militare di ogni conflitto fra Stati è espressamente ripudiata dall'Italia,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza della reale volontà degli USA e della Francia, e se questa trovi riscontro nelle parole del ministro Bernard Kouchner;

se corrispondano a verità le notizie apparse sulla stampa nazionale che vedrebbero gli oppositori dell'attuale Governo iraniano sovvenzionati dagli Stati Uniti con lo scopo di destabilizzare e indebolire il regime iraniano, per favorire l'allargamento del conflitto.

(3-00936)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

SACCONI, GHEDINI, ALBERTI CASELLATI, BONFRISCO, SCARPA BONAZZA BUORA, ZANETTIN. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

le comunità della provincia di Treviso sono giustamente allarmate per il ripetersi di reati predatori che colpiscono i nuclei familiari nell'intimità del loro ambiente domestico;

il duplice delitto di Gorgo al Monticano ha rappresentato l'apice di questa scia delittuosa, per la particolare efferatezza che lo ha caratterizzato;

questi delitti sono quasi sistematicamente collegabili alle caratteristiche di un fenomeno migratorio disordinato, subito e viziato da robuste componenti clandestine;

le Forze dell'ordine statuali nella Marca appaiono insufficienti a garantire un adeguato controllo del territorio e una continua attività di indagine, in quanto esse sono al di sotto delle piante organiche di ben 128 unità, gli stessi organici teorici sono dimensionati su esigenze del passato oggi drammaticamente accresciute, molti addetti sono bloccati da compiti di ufficio come quelli connessi alla regolarizzazione dei flussi migratori;

la stessa Polizia penitenziaria, inferiore all'organico, deve sopportare un carico di detenuti nel carcere di Treviso quasi doppio rispetto alla capienza teorica;

sono stati rafforzati i servizi di presidio della zona ove è stato compiuto il delitto solo per pochi giorni, mediante una temporanea ridislocazione di Forze regionali poi ritirate,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno:

ritirare il disegno di legge dedicato alla modifica della vigente legislazione per il controllo e la regolazione dei flussi migratori, che va invece applicata compiutamente per contrastare i flussi clandestini ed organizzare attività di formazione e selezione nei Paesi di origine;

promuovere tempestivamente un progetto sperimentale di centrale unica per l'ottimale dispiegamento sul territorio, soprattutto tra le ore 19 e le ore 7, delle Polizie statuali associandovi, attraverso un comune sistema di reperimento satellitare, le Polizie municipali, le guardie giurate degli istituti di vigilanza o delle imprese, nonché associazioni di volontari accreditate e convenzionate con la Prefettura;

integrare gli organici effettivi con particolare riguardo alla Polizia di Stato e all'Arma dei Carabinieri con personale stabilmente aggiuntivo, incluso quel personale civile che può liberare da funzioni amministrative i componenti delle Forze dell'ordine;

regolare i rapporti con la finanza locale in termini tali da consentire il potenziamento delle Polizie municipali, incentivando la organizzazione di nuclei sovracomunali di pronto intervento e pattugliamento per aree vaste;

finanziare il potenziamento dei sistemi di videosorveglianza;

potenziare le unità cinofile in modo da moltiplicare l'efficacia delle unità di intervento e di presidio del territorio;

emanare direttive inequivoche di ferma repressione delle organizzazioni dedite alla prostituzione e al commercio di stupefacenti in un clima di tolleranza zero verso questi reati e i comportamenti degli utilizzatori che di fatto le sostengono;

promuovere attività di educazione civica e formazione, rivolte in particolare ai migranti, sulla cultura della legalità, in modo da sollecitare una diffusa partecipazione dei cittadini alla sicurezza collettiva, a sua volta incoraggiata dalla semplificazione delle denunce e delle segnalazioni che le Polizie devono raccogliere con comportamenti di favore.

(3-00934)

GRAMAZIO. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che sul n. 4 del periodico «Nonsolochiacchiere», la rivista dell'associazione «Il Gruppo Libero» – dedicata ai problemi penitenziari – il giornalista Maurizio Gentile denuncia in un articolo dal titolo «Il Dap impedisce a Marroni di visitare le sezioni 41-*bis*» che numerose sono le lettere che negli ultimi tempi – dalla Sezione 41-*bis* del carcere «Mammagialla» di Viterbo – giungono ad Angiolo Marrone, Garante dei diritti dei detenuti della Regione Lazio, denunciando abusi, precarie condizioni igienico-sanitarie, ed addirittura colloqui negati con i familiari;

considerato che:

la denuncia fatta dal giornalista sul periodico dell'Associazione riporta la storia di Luigi, in carcere dal 1986 e sottoposto al 41-*bis* dal 21 luglio 1992 è stato trasferito al Mammagialla dal 25 novembre 2006 per scontare un ergastolo per omicidio e associazione mafiosa. Anche la moglie di Luigi, Anna, è in carcere da 11 anni a Messina, dove sta scontando l'ergastolo per concorso in omicidio;

Luigi si duole perché non può avere «colloqui visivi né interni» con la moglie poiché quando inoltra la domanda al Dap (Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria) per un colloquio interno deve aspettare uno o due anni per avere la risposta negativa;

in 11 anni Anna e Luigi hanno potuto incontrarsi *de visu* solo due volte. La denuncia prosegue sostenendo che negli altri istituti Luigi poteva usufruire di una telefonata mensile da fare alla moglie;

a Viterbo, secondo la denuncia di Luigi, le cose sono cambiate in negativo, in quanto le richieste sono respinte adducendo vari motivi, oppure direttamente negate dalla direzione: da novembre ha potuto telefonare solo due volte;

inutili sono stati i ricorsi rivolti al Magistrato di sorveglianza contro le decisioni della direzione di escluderlo dalle telefonate. Inoltre, Luigi ha chiesto al Garante di adoperarsi per essere trasferito nello stesso istituto penitenziario della moglie;

invece, Alessio denuncia che – con una sua lettera – ha chiesto al Garante di visitare l'Area del regime 41-*bis*, per constatare come tre persone siano tenute in una sezione, nonostante due di loro vantino un provvedimento dell'Ufficio di sorveglianza di Viterbo con cui si accoglie il reclamo avverso l'arbitraria allocazione presso tale sezione, priva di finestre, sempre al buio e spessissimo invasa da liquami che fuoriescono dai *wc*,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo intenda aprire un'inchiesta per accertare come mai possano succedere vicende simili che sembrano dimostrare un'intenzione di rendere maggiormente affittivo un regime detentivo – che da tempo è superato e, a giudizio dell'interrogante, ha perso l'originaria caratteristica di essere una «fabbrica di pentiti»;

se intenda prendere provvedimenti qualora la situazione dell'Area riservata, verificata con la direzione, corrispondenza a quella denunciata nelle lettere.

(3-00935)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

IZZO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la Comunità montana del Taburno con sede in Frasso Telesino (Benevento) da tempo si va distinguendo per una cronica instabilità politico-amministrativa, con alternanza di maggioranze;

la predetta instabilità vede coinvolte le amministrazioni comunali di riferimento, molto spesso teatro di sostituzioni non volontarie, di dubbia legittimità e liceità, dei Consiglieri comunali in rappresentanza dell'ente;

di recente, a poche settimane dall'ennesima costituzione di nuovi maggioranza ed esecutivo, si registra una plateale crisi politica maturata in maniera sconcertante a causa di divisioni, all'interno della maggioranza, relative a spartizioni clientelari di assunzioni dirette nominative di 60 operai forestali a tempo determinato, e della prosecuzione arbitraria del rapporto di lavoro di altri 92;

come risulta dalla stampa locale («Il Mattino», edizione di Benevento, e «Il Sannio quotidiano»), gli esponenti della maggioranza non hanno esitato a dichiarare che alcuni assessori avevano effettuato le predette assunzioni personalmente e senza alcuna selezione pubblica;

non meno grave appare l'illegittimità del provvedimento di assunzioni dei 60 operai forestali, per la carenza di copertura finanziaria denunciata pubblicamente dall'Assessore al bilancio della medesima Giunta;

considerato che la situazione politico-amministrativa della Comunità montana del Taburno è riscontrabile e diffusa anche presso altre Comunità montane della provincia di Benevento,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di verificare l'opportunità di procedere, previo espletamento delle ispezioni e degli accertamenti di rito, allo scioglimento dell'organo di governo della Comunità montana del Taburno, per palese e persistente violazione di legge.

(4-02651)

DE SIMONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

Castellabate (Salerno) è una località della costa del Cilento tra le più apprezzate dai turisti italiani e stranieri;

dopo aver conquistato le bandiere blu e il riconoscimento dell'Unesco, la cittadina ha vissuto recentemente momenti difficili, caratterizzati dall'emergenza rifiuti e da numerosi incendi che ne hanno distrutto la straordinaria vegetazione mediterranea;

nel corso degli anni, lo sforzo per incrementare e qualificare l'offerta turistica nel territorio di Castellabate ha visto in prima linea imprenditori del settore e commercianti, che hanno investito nella realizzazione di strutture ricettive e nella ristrutturazione delle attività esistenti al fine di offrire servizi migliori ad una clientela sempre più qualificata;

tale sforzo può trovare un ulteriore impulso dalla piena attuazione dei Programmi operativi regionali 2007-2013, i quali possono rappresentare un'occasione per prolungare la stagionalità, accrescere i flussi turistici dall'Italia e dall'estero ed incrementare reddito e occupazione nel territorio cilentano;

un ruolo non secondario nell'azione di riqualificazione dell'offerta turistica può essere esercitato, inoltre, dalle attività extralberghiere, regolate dalla legge regionale 24 novembre 2001, n. 17, le quali possono contribuire in maniera determinante ad integrare la rete dell'accoglienza e a diversificare il *target* dei visitatori;

considerato che:

numerose e sistematiche sono purtroppo le violazioni della legge citata, in quanto ogni anno vengono locati, per poche settimane e prevalentemente ad agosto, alloggi impropri e privi di requisiti provocando situazioni di iperaffollamento, caos e, non di rado, casi di violenza;

tali situazioni sono fattori che rischiano di ridurre la ricchezza del territorio e di vanificare gli sforzi compiuti da istituzioni ed imprese per qualificare l'offerta turistica, finendo con l'allontanare i tanti ospiti che da anni hanno scelto Castellabate per le vacanze, non solo estive;

si chiede di sapere se il Governo sia a conoscenza della situazione descritta e quali iniziative intenda intraprendere per sollecitare le autorità competenti ad effettuare i dovuti controlli relativamente all'applicazione della legge regionale 24 novembre 2001, n. 17, e delle altre norme vigenti, al fine di contrastare il degrado e garantire lo sviluppo ordinato di una località ancora ricca di grandi potenzialità.

(4-02652)

PETERLINI. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

il Comitato interministeriale di programmazione economica (CIPE), nell'ambito del progetto preliminare di quadruplicamento della tratta Verona-Fortezza, ha dato parere positivo alla realizzazione della tratta d'accesso sud alla galleria di base del Brennero, tra Fortezza e Ponte Gardena, e alla circonvallazione ferroviaria di Bolzano;

per la realizzazione dell'intera opera è prevista una spesa superiore ai 2 miliardi e mezzo di euro, buona parte dei quali saranno destinati ai due lotti altoatesini. Il primo, quello riguardante appunto la tratta d'accesso sud al tunnel di base del Brennero, prevede un collegamento in galleria tra Fortezza e Ponte Gardena, e costerà 1.456 milioni di euro. Il secondo lotto, invece, è relativo alla circonvallazione ferroviaria di Bolzano, per la cui realizzazione è prevista una spesa pari a 795 milioni di euro. Assieme al parere positivo alla realizzazione delle due opere, il CIPE ha anche stanziato un primo contributo di 59 milioni di euro, che verranno destinati alla progettazione definitiva dei lavori;

le altre tratte, previste come prioritarie, riguardano il Trentino (circonvallazione di Trento e circonvallazione di Rovereto) ed il Veneto (accesso di Verona) e dovranno essere deliberate prossimamente;

non è prevista alcuna traccia della tratta di accesso nella Bassa Atesina, tratta più delicata prospettata in galleria, più volte segnalata al Ministro, anche nei suoi sopraluoghi a Egna e Bolzano, e inclusa come tratta di connessione nel DPEF. Non è di fatto accettabile che gli abitanti della Bassa Atesina debbano aspettarsi che, dopo la realizzazione della galleria di base, saranno più di 300 i treni che transiteranno giornalmente a cielo aperto e sulla vecchia tratta;

è stata rappresentata l'assoluta necessità di realizzare il tratto della nuova ferrovia a sud di Bolzano, da Bronzolo ad oltre Salorno, in galleria e in contemporanea con la realizzazione della circonvallazione di Bolzano stessa, assicurando sull'intento di voler progredire nella realizzazione del progetto, tenendo conto delle istanze della popolazione locale,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno dare rassicurazioni riguardo alla realizzazione del tratto d'accesso a sud di Bolzano ed oltre Salorno in galleria, contemporaneamente alla circonvallazione di Bolzano, e tranquillizzare così la popolazione in agitazione della zona della Bassa Atesina, già molto esposta alle alterazioni ambientali e all'inquinamento acustico causati dalla presenza in questa zona dalla ferrovia, dell'autostrada e degli impianti ecologici di smaltimento rifiuti.

(4-02653)

STORACE. – *Ai Ministri della salute e dell'economia e delle finanze.*

– Premesso che:

il Ministro della salute *pro tempore* De Lorenzo e il prof. Duilio Poggiolini, ex Direttore generale del servizio farmaceutico del Ministero della sanità, permisero l'importazione in Italia da Paesi a rischio di emoderivati senza l'effettuazione dei dovuti controlli e trattamenti, necessari per l'individuazione e l'inattivazione di virus letali;

migliaia di cittadini, venuti a contatto con queste sostanze, attraverso vaccini o emotrasfusioni, risultarono affetti da importanti malattie mortali o comunque gravemente invalidanti, quali epatite B, epatite C ed HIV, che comportarono, oltre che evidenti e gravi effetti sulla loro salute, anche pesanti conseguenze sulla vita lavorativa ed affettiva;

lo Stato riconobbe, tramite la legge 210/1992, un risarcimento di tipo assistenziale, che prevedeva un indennizzo pari a 1.160 euro ogni 2 mesi;

nel 2005 è stata emanata un'ulteriore legge, la 229/2005, che prevedeva un indennizzo aggiuntivo, però escludendo dai beneficiari i soggetti che avevano contratto le suddette patologie a seguito di emotrasfusioni,

si chiede di sapere:

se l'applicazione della legge 229/2005 verrà estesa a tutte le categorie coinvolte, quindi anche ai soggetti danneggiati dalle emotrasfusioni, garantendo parità di trattamento a tutti i soggetti;

se i Ministri in indirizzo intendano porre in essere provvedimenti concreti da inserire nella prossima finanziaria, per sopperire alle necessità delle categorie suddette;

se siano previsti provvedimenti concreti anche per il risarcimento dei danni morali che hanno subito i cittadini contagiati da sangue infetto;

se siano allo studio misure per ridurre le attese per i risarcimenti suddetti, considerando che, allo stato attuale dei fatti, queste si aggirano attorno ai 2/3 anni.

(4-02654)

STORACE. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'interno.* – Premesso che:

recentemente il Sottosegretario di Stato per l'interno, on. Ettore Rosato, ha presentato alle organizzazioni sindacali un decreto del Governo in cui si chiede la stabilizzazione di 811 precari Vigili del fuoco discontinui entro la fine del 2007, per coloro che non hanno ancora raggiunto il limite di 37 anni di età;

i Vigili del fuoco discontinui vengono chiamati alla bisogna invece fino al 45° anno di età;

per rendere efficiente il servizio pubblico della categoria servirebbero almeno altre 15.000 unità,

si chiede di sapere:

se sia prevista, oltre a quella citata, un'ulteriore stabilizzazione per rendere il servizio dei Vigili del fuoco sufficiente per le esigenze nazionali;

per quali motivi una persona si consideri idonea fino al compimento del 45° anno di età per i servizi discontinui, mentre per il servizio in pianta stabile è previsto un limite di età inferiore;

quali misure siano allo studio per potenziare il Corpo dei Vigili del fuoco, anche alla luce dei recenti casi di calamità naturale e non avvenuti in Italia.

(4-02655)

STORACE. – *Ai Ministri dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e della salute.* – Premesso che:

nei primi giorni di settembre 2007 nel paese di Serra (Salerno), di circa 4.000 abitanti, molte persone hanno accusato malori quali febbre, vomito e dolori intestinali;

alcuni esperti attribuiscono questi sintomi all'acqua potabile inquinata dai rifiuti, circa 125.000 tonnellate, situati nella discarica di Macchia Soprana che dista circa 800 metri dal centro abitato;

alcuni comitati locali, sorti per l'emergenza ambientale, hanno minacciato blocchi stradali per protestare contro l'aumento indiscriminato della massa dei rifiuti nella discarica in questione,

si chiede di sapere:

per quali motivi a Macchia Soprana si sia passati da una discarica di 320.000 metri cubi ad una di 930.000 metri cubi, senza che i cittadini residenti fossero stati minimamente informati;

perché nella regione Campania sia stato aperto solo il sito di Macchia Soprana, mentre la costruzione delle altre discariche provinciali, previste dalla legge, non è neanche iniziata;

perché il Comune di Serre non si sia costituito contro il commissariamento a difesa della salute dei propri cittadini, come invece hanno fatto alcuni serresi che si sono costituiti in comitato;

per quale motivo sia stata sottratta ai cittadini di Serre la disponibilità di tutto il bosco di Macchia Soprana e Sottana;

per quale motivo, dopo 2 mesi dall'apertura del sito di stoccaggio, non siano stati intrapresi interventi igienico-sanitari a protezione delle numerose famiglie che vivono in prossimità della discarica come previsto dalla normativa vigente e prescritto dall'ARPAC (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Campania);

per quale motivo nella zona siano stati abbattuti numerosi alberi di macchia mediterranea di medio fusto arrecando un danno irreparabile alla flora circostante;

se siano stati eseguiti rilievi importanti e strutturali sul terreno della discarica e dei siti di stoccaggio considerando la reale probabilità di presenza di falde acquifere in zona.

(4-02656)

STORACE. – Ai Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze. – Premesso che:

si è svolta a Cesano di Roma (XX Municipio) un'affollata e vivace assemblea di protesta contro l'iniquo tributo richiesto dal Consorzio di bonifica del Tevere e Agro romano;

come è noto, nel mese di settembre 2005, le agenzie di stampa e i giornali riportarono la notizia che la Giunta regionale ed il Comune di Roma avevano convenuto di escludere le aree urbanizzate periferiche dal contributo al Consorzio di bonifica del Tevere e Agro romano;

in particolare, il Vice Presidente della Regione Lazio Massimo Pompili ebbe a dichiarare: «è la vittoria del buonsenso, ottenuta grazie alla sinergia tra Comune di Roma e Regione Lazio»;

peraltro, invece, continuano a pervenire a numerosi abitanti di Cesano avvisi di pagamento da parte del Consorzio;

sulla questione dei contributi al Consorzio di bonifica il Consiglio del XX Municipio, nel corso degli anni, è intervenuto più volte denunciando come la quota consortile rappresenti un'autentica ingiusta tassa sulle abitazioni delle borgate e dei quartieri popolari;

va anche detto che nessun beneficio diretto o indiretto viene tratto dagli immobili di Cesano dall'attività del Consorzio;

numerosi immobili risultano essere situati in aree di «grande espansione urbana» e già assolvono l'onere al Comune e ad altri enti;

per di più la fonte normativa in base alla quale viene chiesto il contributo consortile non è assolutamente chiara e già la legge regionale 53/1998 poneva specifiche limitazioni alla possibilità di chiedere tributi a contribuenti residenti all'interno di zone urbanizzate;

l'Assessore ai lavori pubblici del XX Municipio ha chiesto, ormai da mesi, al Sindaco di Roma Veltroni e al Presidente della Regione Lazio Marrazzo di voler intervenire urgentemente sulla vicenda affinché sia garantita l'effettiva esclusione della tassa per gli abitanti di Cesano e delle altre zone periferiche del XX Municipio;

purtroppo sino a oggi né Marrazzo né Veltroni hanno dato alcun riscontro,

si chiede di sapere se siano allo studio delle istituzioni competenti misure correttive per escludere le aree urbanizzate periferiche dal contributo al Consorzio di bonifica del Tevere e Agro romano come già dichiarato dal Vice Presidente della Regione Lazio Massimo Pompili.

(4-02657)

STIFFONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

la settimana scorsa, in occasione dell'incontro pubblico dal titolo «Sbilanciamoci!», svoltosi a Marghera (6-9 settembre 2007), il Vice Ministro dell'economia e delle finanze Vincenzo Visco si è lasciato andare ad affermazioni ingiuriose nei confronti del popolo veneto, in particolare ha affermato che i veneti sarebbero «consustanzialmente antistatalisti» e, addirittura, corresponsabili della crisi finanziaria argentina;

è incredibile che un Ministro della Repubblica pronunci simili parole, offensive per una popolazione come quella veneta, operosa e responsabile verso le istituzioni, parole non solo oltraggiose, ma soprattutto destituite di ogni fondamento,

l'interrogante chiede di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri Prodi intenda prendere le distanze dalle affermazioni del suo Vice Ministro dell'economia, richiamandolo ad un maggior rispetto degli altri e, nello specifico, a spronarlo a porgere le scuse al popolo veneto oltraggiato dalle sue affermazioni calunniose e false, popolo che peraltro contribuisce in modo ragguardevole alla tenuta del PIL dell'Italia.

(4-02658)

BENVENUTO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che l'ente morale FIAP – Federazione italiana delle associazioni partigiane – ha richiesto e sollecitato dall'aprile 2007 alla Direzione centrale degli uffici locali e dei servizi del Tesoro il numero degli assegni vitalizi di benemerenzia ancora in essere in favore dei perseguitati politici e loro familiari superstiti ai sensi della legge 10 marzo 1955, n. 96, e successive modifiche ed integrazioni, non essendo tuttora pervenuta risposta, si chiede di conoscere il numero degli assegni vitalizi di cui in premessa e se non si intenda sollecitare la competente Direzione a riscontrare la lettera della FIAP del 5 aprile 2007.

(4-02659)

GRAMAZIO. – *Ai Ministri della salute e dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

il quotidiano «Il Tempo» di martedì 18 settembre 2007 in prima pagina ed a tutta pagina titola «Umberto I, l'appalto diventa un giallo»;

non convince, infatti, il piano di riqualificazione dell'Azienda Policlinico Umberto I di Roma, fermo ormai da luglio, mentre – come scrive il giornalista Daniele Di Mario – è in arrivo un'ennesima proroga per l'appalto; i tecnici ribadiscono che il progetto per i lavori del tunnel dovranno essere rifatti, mentre fonti interne al nosocomio riferiscono di un possibile interessamento del Nucleo di polizia giudiziaria della Guardia di finanza al bando di gara per assegnare i lavori di ristrutturazione delle gallerie;

come riferisce il giornalista, i tecnici regionali e ministeriali hanno chiesto all'architetto Raffaella Bucci (il dirigente del Policlinico che si occupa dei lavori) di rivedere completamente la gara d'appalto non ancora conclusa. Non si è convinti, infatti, dell'esatta definizione dei lavori e del loro esatto costo, che sfiorerebbe largamente il finanziamento previsto;

a non convincere i tecnici sarebbero aspetti di carattere tecnico e finanziari;

fra l'altro, a luglio 2007 i giornali romani riportarono una foto che ritraeva il Presidente della Regione Lazio, Marrazzo, e l'Assessore alla sanità, Battaglia, con tanto di elmetto protettivo in testa, mentre controllavano personalmente i lavori che ad oggi non sono, in realtà, mai iniziati;

l'assegnazione dell'appalto, infatti, sarebbe ancora molto di là da venire e sembra che la Regione stessa abbia chiesto al Direttore generale del Policlinico Umberto I, Montaguti, di integrare le documentazioni relative all'appalto stesso. Tutta questa situazione fa sì che l'appalto per l'assegnazione dei lavori al Policlinico Umberto I stia diventando sempre più un «giallo» sanitario,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intendano assumere per sollecitare la Regione a concludere nel più breve tempo possibile le procedure per l'appalto che rischia di essere ulteriormente prorogato e che crea anche dubbi sulla legalità delle assegnazioni.

(4-02660)

BRISCA MENAPACE. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

il sig. Aniello Volo, arruolatosi nelle Forze Armate in data 2 maggio 1991, è sergente dell'Aeronautica militare italiana, e dal febbraio 1998 presta servizio presso la base militare di Cameri (Novara);

all'interno delle base militare il sergente Volo ha sempre svolto le sue mansioni con impegno e dedizione, come ampiamente riconosciuto dai suoi superiori che, nelle schede valutative relative agli anni 2000/2002, gli hanno riconosciuto un «elevato rendimento» e gli hanno attribuito la qualifica finale «eccellente»;

nel mese di aprile 2003 il Volo, venuto a sapere che il Capo del servizio amministrativo aveva «forzato verso il basso» la sua scheda valutativa relativa al periodo 6 aprile 2002 – 4 aprile 2003, si è recato dal Capitano per avere delle delucidazioni in merito, ottenendo come risposta

l'invito ad attendere la comunicazione ufficiale della scheda valutativa e la minaccia di «rovinare la carriera» a colui che aveva divulgato questa voce;

qualche giorno dopo tale colloquio il sergente Volo ha ricevuto una lettera di esortazione a firma del Capo del servizio amministrativo, nella quale gli veniva contestata una carenza dal punto di vista disciplinare e il ritardo nello svolgimento dei propri compiti, provvedimento contro il quale il sergente Volo ha presentato ricorso gerarchico;

in seguito a questa vicenda il sergente Volo è stato più volte sottoposto a richiami umilianti, ordini di servizio particolarmente pesanti, come quello che lo ha costretto a provvedere a trasferire l'ufficio. Tale trasferimento comportava il trasporto di *computer*, stampanti, armadietti ed altri materiali pesanti che hanno causato al Volo una lombalgia, diagnosticata presso l'infermeria militare;

questo come altri episodi hanno costretto il sergente a ricorrere più volte all'infermeria, anche a seguito del forte *stress* causatogli dai ripetuti e gratuiti rimproveri subiti;

nei confronti del sergente Volo è stata inoltre presentata una denuncia per «simulata infermità» che si è conclusa con decreto di archiviazione emesso in data 22 aprile 2004, in quanto «l'indagato non aveva assolutamente commesso il reato ipotizzato essendo stata accertata dal medico militare l'effettiva sussistenza di una patologia»;

a causa dell'aggravarsi della sua posizione all'interno della Caserma, il sergente Volo, in data 29 aprile 2004, ha presentato al col. Fabbri, per successivo inoltro gerarchico, un'istanza di colloquio con il Comandante logistico, ai sensi dell'art. 39 del Regolamento di disciplina militare, nella quale esponeva le sue ragioni;

il col. Fabbri, dopo aver appreso il contenuto della predetta istanza, ha sporto denuncia avverso il sergente Volo per: «diffamazione aggravata» e per «insubordinazione con ingiuria pluriaggravata»;

il Tribunale penale militare, con sentenza del 13 giugno 2005 ha assolto con formula piena il sergente Volo perché il fatto non costituisce reato. In particolare il Giudice penale militare rilevava che: 1) il fatto non costituisce reato, ma estrinsecazione del diritto di critica, costituzionalmente riconosciuto a tutti cittadini, anche militari; 2) tra le espressioni utilizzate dal sergente Volo non era data rinvenire una sola frase oggettivamente lesiva della reputazione o dell'onore, prestigio e dignità delle persone offese; 3) l'istanza di conferimento costituiva l'unico mezzo a disposizione del militare per reagire ad un comportamento da lui reputato illegittimo;

i fatti fin qui esposti hanno aggravato lo stato di salute del Volo il quale a partire dal mese di agosto 2004 è stato posto in aspettativa per malattia;

nel mese di dicembre 2005, il sergente Volo ha presentato ricorso amministrativo per *mobbing*, chiedendo il risarcimento del danno sia patrimoniale sia biologico patito;

nel mese di maggio 2006 il sergente Volo ha presentato denuncia alla Procura militare della Repubblica presso il Tribunale militare di Torino;

a seguito dalle indagini effettuate dalla Procura, il comandante del sergente Volo è stato iscritto nel registro degli indagati, per i fatti denunciati dal sergente Volo, integranti la fattispecie di reato di *mobbing*;

il sergente Aniello Volo è attualmente affetto da una forma cronica di disturbo dell'adattamento, con un danno biologico intorno al 7-8%, come da perizia medico-legale del dott. Marcello Milano;

il sergente Volo è tuttora impiegato presso lo stesso Comando Aeroporto Cameri in cui continuano ad essere presenti i superiori gerarchici oggetto di contenzioso amministrativo e penale e non può più permettersi di ammalarsi, pena il congedamento per superati limiti di aspettativa nel quinquennio (24 mesi);

considerato che:

il sergente Volo, nel mese di maggio 2004, ha svolto con successo un corso di addestramento nella base militare di Verona per partire in missione in Iraq;

il Comando di Vicenza, responsabile del VI Contingente ROA di cui faceva parte il Sergente Volo, aveva confermato allo stesso di essere nell'elenco dei militari che sarebbero partiti per l'Iraq tra il 15 ed il 24 giugno 2004;

qualche giorno prima della partenza il Comando logistico di Vicenza ha informato il Volo che per disposizioni dell'Alto Comando di Roma non sarebbe più potuto partire per la missione in Iraq;

il sergente Volo, nonostante vari tentativi, non è riuscito ad ottenere dal Comando un giustificazione per la sua estromissione dal contingente che doveva partire in Iraq;

tutti i militari che hanno svolto con il sergente Volo il corso di addestramento a Verona nel maggio 2004 sono regolarmente partiti per la missione in Iraq tra il 15 ed il 24 giugno 2004,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda far chiarezza su un possibile collegamento tra i fatti denunciati dal sergente Volo e la sua estromissione dal contingente partito per l'Iraq;

se non si ritenga che le vicende che hanno visto e vedono tuttora protagonista il sergente Aniello Volo si configurino come gravi violazioni dei diritti fondamentali delle persone, nonché come gravi pregiudizi alla vita privata e di servizio di un pubblico dipendente;

se per tali vicende non ritenga di dover disporre una indagine conoscitiva mediante l'acquisizione dell'intero carteggio al fine di verificare le responsabilità ed intervenire in autotutela amministrativa;

quali ulteriori iniziative intenda avviare affinché vengano riconosciuti i diritti del sergente Volo e la conseguente possibilità di poter espletare le proprie mansioni senza subire ulteriori arbitrii, come quelli che

hanno minato la sua salute, prostrandone il morale attraverso una vera e propria attività di *mobbing*.

(4-02661)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

6^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

3-00930, del senatore Eufemi, su una circolare esplicativa riguardante mutui.

