

sibile, di dedicare un'ulteriore riflessione all'ordine del giorno Chincarini n. 9/99/17, di cui sono cofirmatario. Esso riguarda le contravvenzioni per violazione delle norme del codice della strada. Mentre per i cittadini residenti in Italia è possibile metterle a ruolo, i comuni si trovano nell'impossibilità di recuperare le somme derivanti dalle multe elevate agli stranieri (europei o, comunque, comunitari) residenti all'estero.

Con l'ordine del giorno, quindi, si chiedeva al Governo di valutare la possibilità di procedere alla cessione, a titolo oneroso, dei crediti derivanti da tali multe. Probabilmente le società incaricate potrebbero riscuotere all'estero i crediti medesimi. Diversamente non vi sarebbe alcuna possibilità di recuperare tali somme e da ciò discenderebbe una diversità di trattamento.

PRESIDENTE. Onorevole Chincarini, insiste, comunque, per la votazione dell'ordine del giorno Chincarini n. 9/99/17 (*Nuova formulazione*), di cui è cofirmatario?

UMBERTO CHINCARINI. Sì, signor Presidente, insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bergamo, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/99/19?

ALESSANDRO BERGAMO. Sì, signor Presidente, perché esiste una norma che obbliga le amministrazioni comunali ad investire queste risorse per la viabilità. Quindi l'intervento che si chiede non lederebbe l'autonomia dei comuni, come sostiene il sottosegretario.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dei restanti ordini del giorno se insistano per la loro votazione.

GIOVANNI SAONARA. No, signor Presidente, non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/99/20, accolto come raccomandazione.

EDUARDO BRUNO. No, signor Presidente, non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/99/21, che è stato accolto dal Governo.

DARIO GALLI. No, signor Presidente, non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/99/22, accolto come raccomandazione.

ANTONINA DEDONI. No, signor Presidente, non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/99/23, accolto dal Governo.

SANDRA FEI. No, signor Presidente, non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/99/24, accolto come raccomandazione.

DARIO RIVOLTA. No, signor Presidente, non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/99/25, accolto dal Governo.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevoli colleghi.

ROBERTO ALBONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO ALBONI. Chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno Michielon n. 9/99/3.

PRESIDENTE. Sta bene.
Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Michielon n. 9/99/3, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti	356
Votanti	352
Astenuti	4
Maggioranza	177

Hanno votato sì 159
Hanno votato no 193).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Di Luca n. 9/99/6, accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 360
Votanti 347
Astenuti 13
Maggioranza 174
Hanno votato sì 279
Hanno votato no 68).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Luciano Dussin n. 9/99/11, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 360
Votanti 359
Astenuti 1
Maggioranza 180
Hanno votato sì 162
Hanno votato no 197).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Pirovano n. 9/99/14, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti e votanti 363
Maggioranza 182
Hanno votato sì 166
Hanno votato no 197).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Pittino n. 9/99/15, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti e votanti 363
Maggioranza 182
Hanno votato sì 165
Hanno votato no 198).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Chincarini n. 9/99/17 *(Nuova formulazione)*, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 364
Votanti 361
Astenuti 3
Maggioranza 181
Hanno votato sì 167
Hanno votato no 194).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Alborghetti n. 9/99/18, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 367
Votanti 366
Astenuti 1
Maggioranza 184
Hanno votato sì 165
Hanno votato no 201).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Bergamo n. 9/99/19, accolto dal Governo come raccomandazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	<i>368</i>
<i>Votanti</i>	<i>364</i>
<i>Astenuti</i>	<i>4</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>183</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>170</i>
<i>Hanno votato no</i>	<i>194</i>

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

Prima di passare alle dichiarazioni di voto, chiedo ai colleghi se intendano avvalersi della possibilità di consegnare il testo scritto affinché sia pubblicato in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

ALBERTO DI LUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, credo che su questo argomento tutti faremo le dichiarazioni di voto e quindi, considerata l'ora, propongo di rinviarle alla ripresa pomeridiana della seduta *(Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo)*. È una proposta.

MAURO GUERRA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURO GUERRA. Credo che si possa proseguire con le dichiarazioni di voto; chi ritiene di consegnare il testo scritto, potrà farlo, mentre chi non vorrà, prenderà la parola. Non ritengo opportuno sospendere la seduta anche perché ci sono altri provvedimenti all'ordine del giorno sui quali c'era l'impegno di arrivare ad

una conclusione nel pomeriggio, come la modifica dell'articolo 51 della Costituzione e il provvedimento sul personale delle Forze armate. Ribadisco che ritengo inopportuno rinviare al pomeriggio le dichiarazioni di voto.

ELIO VITO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. L'onorevole Guerra dovrebbe guardarsi intorno perché l'Assemblea si sta svuotando. Lei ha rivolto un appello ai colleghi, ha preso atto che la maggioranza dei colleghi vuole svolgere la propria dichiarazione di voto ma ciò comporterà che si vada oltre il termine previsto delle 14 per la sospensione della seduta e quindi, non potendosi separare il voto dalla dichiarazione di voto, dobbiamo per forza rinviare le dichiarazioni di voto al pomeriggio. Dopodiché, onorevole Guerra, abbiamo proposto noi ieri l'inversione dell'ordine del giorno per discutere sulla proposta di modifica all'articolo 51 della Costituzione e c'è da parte nostra tutta la disponibilità a proseguire la discussione sugli altri punti all'ordine del giorno che sono stati calendarizzati *(Commenti del deputato Pistone)*. Dunque, vi è sicuramente da parte nostra la volontà di esaminare quei provvedimenti.

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. Signor Presidente, mi sembra evidente ed opportuno utilizzare il massimo del tempo disponibile prima della chiusura della seduta antimeridiana per le dichiarazioni di voto finale. Naturalmente, i colleghi rientreranno in aula al momento del voto.

PRESIDENTE. Onorevole Vito, naturalmente sono al servizio dell'Assemblea. È prevista la continuazione dei nostri lavori

fino alle ore 14. L'orientamento di maggioranza è quello di continuare i nostri lavori fino a quell'ora. A questo punto, debbo ovviamente adeguarmi a tale parere (*Applausi del deputato Paissan*), che diventa per me vincolante. Pertanto, vediamo se riusciamo ad effettuare il voto entro le ore 14 (come mi auguro).

ELIO VITO. Andremo oltre, signor Presidente!

PRESIDENTE. È possibile, onorevole Vito.

ELIO VITO. L'importante è che non si separino le fasi...

PRESIDENTE. Procediamo, dunque, con le dichiarazioni di voto finali.

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RINALDO BOSCO. Signor Presidente, cosa succederebbe se adesso rinunciassimo ad intervenire e votassimo subito?

MAURO PAISSAN. Mancherebbe il numero legale!

PRESIDENTE. Potremmo votare, onorevole Bosco.

RINALDO BOSCO. Bene. A questo punto, però, alcuni colleghi se ne sono andati: andiamocene anche noi, poi torniamo qui, svolgiamo le nostre dichiarazioni di voto finale e votiamo. Diversamente, si dovrebbero sospendere i lavori dell'Assemblea.

MAURO GUERRA. Allora parla!

PRESIDENTE. Onorevole Bosco, se si vuole, si può votare. Sarebbe possibile, però, qualora rinunciassero tutti coloro che hanno chiesto di parlare per dichiarazione di voto. Lei intende rinunciare?

RINALDO BOSCO. No, signor Presidente, la mia era una proposta.

PRESIDENTE. Allora procediamo con le dichiarazioni di voto finale.

(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 99)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

RINALDO BOSCO. Signor Presidente, a questo punto, se i colleghi me lo consentono, farò la mia dichiarazione di voto finale.

PRESIDENTE. Colleghi, per favore. Prego, onorevole Bosco.

RINALDO BOSCO. Siamo giunti al termine dell'iter del provvedimento, che è rimasto all'esame della Commissione (non di certo a causa dell'opposizione) per quattro anni: è stato, dunque, un lungo iter che si conclude ora in gran fretta, credo più per uno scopo elettoralistico che non per recare un contributo alla società civile che attende le vere riforme. Parlo delle riforme che partono anche dalla strada e che non vedo qui nella loro completezza, anche se si tratta di un passo avanti.

Siamo di fronte ad una riforma che prevede cose incredibili: mi riferisco ai segnalatori GPS per indicare dove si trovi un cittadino che abbia subito un incidente; mi sembra una cosa incredibile e mi chiedo chi pensi ad attivare un apparecchio del genere, quando – magari a causa di un colpo di sonno – va a finire in un fosso! Non sono previste, invece, le misure più banali, quale ad esempio un lampeggiatore a batteria da posizionare sul tetto del veicolo in caso di *blackout* dell'impianto elettrico; non è previsto nemmeno un semplice estintore a bordo dell'auto;

dunque, non sono state previste le misure più banali e si sono andate a cercare le soluzioni più complesse.

Per fortuna, negli ordini del giorno (che di solito non valgono nulla, ma spero che una volta accolti siano ora attuati) si prevedono i servizi che abbiamo proposto affinché la gente sappia cosa sia il tasso alcolemico e come sia facile raggiungere i limiti previsti dalla legge.

Nel complesso, siamo di fronte ad un provvedimento che consente di compiere un passo in avanti, ma che non risolve i problemi. Mi auguro che il prossimo Governo sia in grado di trarre dalla legge delega le cose migliori e di portare a casa un provvedimento che sia davvero utile a salvare le vite dei cittadini, specialmente dei giovani che non sanno quali mezzi stiano guidando e quale ne sia la pericolosità.

In conclusione, ci asterremo dal voto sul provvedimento che — a nostro modo di vedere — non è consequenziale alle intenzioni di riformare il codice della strada.

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

GIORGIO MALENTACCHI. Signor Presidente, colleghi, intervengo per annunciare il voto favorevole di Rifondazione comunista sul provvedimento in esame. Esso si configura come una delega al Governo volta all'introduzione di alcune modifiche al nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché di alcune disposizioni integrative atte ad armonizzare il codice stesso con le altre norme vigenti.

Il Governo aveva presentato alla Camera un proprio disegno di legge già nel maggio 1998, al quale sono state poi abbinate ben 41 proposte di legge: forse sarebbe stato opportuno da parte del Parlamento licenziare prima il progetto di legge.

Limito la mia analisi alle novità più significative contenute nel testo unificato. Esse riguardano la circolazione nei centri urbani, la disciplina delle patenti di guida,

la sicurezza della circolazione stradale e, naturalmente, la riduzione dei costi sociali, ambientali ed economici, nonché misure atte a semplificare e snellire le procedure amministrative.

Voglio sottolineare come il settore agricolo sia fortemente interessato — e questa è la novità —, in quanto si interviene sui criteri direttivi di revisione per le categorie dei veicoli e per i rimorchi, nonché sulla disciplina delle macchine agricole ed operatrici. In sostanza, la delega attribuita con il provvedimento in esame richiederà un'attenta valutazione in sede tecnica — e vorrei raccomandare una particolare attenzione del sottosegretario, se mai ce ne fosse bisogno, su questo punto — delle possibili soluzioni da adottare. Certamente dovranno essere tenuti fermi margini di sicurezza ben precisi anche per l'utilizzo dei mezzi impiegati in agricoltura, considerato il proliferare degli incidenti sul lavoro, che spesso sono mortali e rappresentano una vera piaga sociale nel nostro paese.

Con le brevi considerazioni esposte, confermo il voto favorevole di Rifondazione comunista sul progetto di legge (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Rifondazione comunista-progressisti*).

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, la delega al Governo per la riforma del nuovo codice della strada arriva, come è stato opportunamente ricordato dal collega Bosco e come io stesso ho avuto modo di dire in discussione generale, dopo una lunghissima, travagliata analisi in sede di Commissione trasporti. Si è partiti dal tentativo, forse velleitario — ma che probabilmente avrebbe condotto a risultati preferibili —, di approvare direttamente la riforma del codice della strada in Commissione.

Si tratta di un argomento che ha toccato le coscienze di tutti, come dimostra il numero impressionante di proposte

di legge abbinate al disegno di legge: proposte provenienti da tutti i gruppi parlamentari, che toccano argomenti diversi, dall'introduzione della patente a punti — che porteremo a casa con questo provvedimento — all'attestato di conduzione dei ciclomotori. A questo proposito, non voglio, per carità, lodarmi, ma desidero ricordare che la prima proposta di legge su questo argomento fu da me presentata nel 1994: come ricordavo l'altro giorno, una motivazione personale — avevo appena visto quello sciagurato di mio figlio salire su un ciclomotore senza sapere dove andare — mi aveva spinto ad occuparmi della materia. Ora ci siamo arrivati, sia pure, forse, non nel modo più lineare: la delega, infatti, non è mai il modo più lineare, perché lascia comunque una certa alea, una possibilità di verifiche successive, che comunque sono necessarie anche perché interveniamo in una materia che non può non tener conto della normativa dell'Unione europea.

È anche valido il concetto che, sia pure dando una delega per una materia in ordine alla quale non si può non tener conto della normativa comunitaria, il codice della strada, che peraltro era stato riformato da non molto tempo, aveva sicuramente bisogno di una revisione. E questo perché è cambiato il modo di circolare e si assiste a fenomeni di inurbazione che fanno sì che un numero sempre maggiore di giovani, ma anche di adulti, usano il ciclomotore. Inoltre il fenomeno della circolazione nelle nostre strade di ciclomotori con a bordo una seconda persona è sotto gli occhi di tutti. Si prende atto di questo fenomeno a condizione però che, per portare il passeggero, occorre avere la maggiore età e il permesso.

Considero inoltre giusto aver previsto una maieutica e una formazione per le scuole, la cui funzione, del resto, non può certo essere né dimenticata né sottaciuta. Infatti, così come si pensa che sia giusto, affinché i nostri figli possano apprendere meglio una lingua straniera, che l'insegnante di sostegno per la lingua straniera debba essere di madrelingua, così pen-

siamo che sia opportuno che qualora nelle scuole non vi siano quelle professionalità necessarie per la conoscenza teorica e l'applicazione pratica del codice della strada, si ricorra a professionalità esterne.

Questi sono aspetti sicuramente positivi della normativa in esame. Certo, ci sono stati momenti di discordia e di dibattito anche aspro, se vogliamo. Ad esempio, con riferimento al problema relativo al limite di velocità, Alleanza nazionale al pari di altre forze della Casa per le libertà o anche di qualche collega della maggioranza, riteneva opportuna una differenziazione delle strade. A nostro modo di vedere, infatti, un'autostrada a tre corsie come la Roma-Napoli, non ha certo la stessa tipologia della Salerno-Reggio Calabria, che è una sorta di imbuto micidiale in cui troppo spesso si formano code di veicoli che procedono a 50 o a 60 chilometri orari. È vero, non si paga il pedaggio, ma forse sarebbe meglio pagarlo e avere un servizio diverso!

Ciononostante, quello che emerge da questa riforma è un quadro direi sostanzialmente positivo dove le luci prevalgono sulle ombre, che pure ci sono.

Direi comunque che in politica va sicuramente applicato il motto che il meglio è nemico del bene; dobbiamo cioè cercare di dare una risposta al grido che viene dalle categorie, dalle associazioni delle famiglie delle vittime che hanno scritto a tutti noi parlamentari invitandoci ad approvare in tempi rapidissimi questo provvedimento di delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada; cosa che del resto stiamo facendo perché entro due ore voteremo questo provvedimento. Il Governo, porta a casa, diciamo così, un provvedimento che va a suo merito — ciò va detto — ma spero che vorrà riconoscere il merito dell'opposizione di non aver fatto ostruzionismo e di aver ritirato la maggior parte degli emendamenti, consentendo così l'approvazione in questa sede — e mi auguro francamente che la stessa cosa avvenga al Senato — di un testo che anche se non è il migliore possibile — ma del resto non è questo il

Candide di Voltaire — rappresenta ciò che comunque è umanamente fattibile per andare avanti.

In conclusione, dopo aver ribadito gli aspetti chiaroscuri del testo, riaffermo la nostra soddisfazione per il risultato che si sta per conseguire.

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

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, colleghi, non intervengo per dichiarazione di voto — per il gruppo di Forza Italia interverrà, infatti, l'onorevole Di Luca —, ma per prendere una posizione riassuntiva sul corposo lavoro che si è effettuato in questi anni e che si è rivelato, almeno per quello che riguarda la Camera dei deputati, *in limine* fruttuoso. Ci accingiamo ad approvare il nuovo codice della strada: un testo che, sia pure con qualche discontinuità, rappresenta un passo in avanti anche dal punto di vista dell'adeguamento delle regole alla realtà economica e sociale del nostro paese in un settore, a mio avviso, importante.

Ormai da molto tempo i cittadini italiani sono adusi a considerare il ricorso alle regole del codice civile come una rovina personale, stante l'estenuante e defatigante lunghezza dei procedimenti tale da far smarrire la speranza che, al fondo del tunnel processuale, esista davvero una confortante idea di giustizia rispetto alla difesa dei propri interessi. I più non hanno, per loro fortuna, alcun riferimento con il codice penale; tutti, davvero tutti, hanno invece quotidianamente a che fare con le regole del codice della strada. L'educazione stradale rappresenta un grande capitolo dell'educazione civica, il primo momento di confronto che tutti i cittadini hanno con la realtà statuale e con il mondo delle regole. In questo senso, la sua osservanza o inosservanza ha anche una grandissima funzione psicologica. I giovani si abituano all'osservanza delle norme proprio verificando se le regole del codice della strada siano generalmente accettate e rispettate.

Ebbene, se queste considerazioni sono esatte, il quadro dal punto di vista dell'educazione civica è, in verità, assai poco confortante, perché — come tutti ben sappiamo — vi è una dilagante inosservanza delle regole e, addirittura, in qualche caso, sprezzo delle stesse. Per questo, nonostante la riforma precedente fosse relativamente giovane (risaliva al 1992), abbiamo ritenuto di dover modificare il codice con riferimento al punto assolutamente decisivo e qualificante della riforma del sistema sanzionatorio che era divenuto del tutto inefficiente e, direi, ontologicamente e strutturalmente inefficace. Come già detto in discussione generale, proprio quei soggetti che sono naturalmente portati alla devianza non sentivano assolutamente l'efficacia di intimidazione generale e speciale delle sanzioni: i più ricchi, perché la vastità del loro patrimonio li induce ad essere del tutto mitridatizzati nei confronti delle sanzioni pecuniarie, che sono comunque irrilevanti rispetto alle loro possibilità reddituali; gli altri, quelli che si trovano in una condizione di disagio e, talvolta, di devianza sociale, non sono niente affatto intimiditi dalle pene pecuniarie. Penso a coloro che non hanno un patrimonio o che fanno in maniera che non risulti il possesso di beni, a coloro che hanno già precedenti penali o che vivono in una condizione di irreperibilità, situazione che riguarda spesso — talvolta per necessità — l'ampia popolazione degli extracomunitari che, non essendo in regola, non sono neanche attingibili da sanzioni di carattere pecuniario.

Per tutti questi individui che — come ho detto — hanno un'elevata propensione alla devianza e, quindi, all'inosservanza delle regole del codice della strada, non vi era sanzione. Ci trovavamo di fronte ad un sistema che, come dicevano i latini a proposito delle norme prive di sanzione, era *minus quam perfectio*, perché a completamento del precetto deve necessariamente esservi l'indicazione di una sanzione effettivamente efficace e non prescritta soltanto con indicazioni, per così dire, pubblicitarie, come parole al vento o

come gride di manzoniana memoria. La riforma delle sanzioni l'abbiamo varata e credo sia soddisfacente. La soddisfazione nei confronti della riforma non la misuro in astratto, ma in concreto, sulla base dell'esperienza maturata fruttuosamente in altri paesi; mi riferisco, in particolare, al paese a noi per tanti versi più vicino, la Francia, con il quale condividiamo antiche tradizioni culturali e regole di comportamento sociale.

In Francia, la norma sulla patente a punti ha dato risultati straordinari nel contenimento delle devianze, nell'effettiva possibilità di impartire sanzioni efficaci e, conseguentemente, nella diminuzione degli incidenti e nella conservazione del maggior numero possibile di vite umane, il grande obiettivo di chiunque si accinga ad una riforma del codice della strada.

Ci auguriamo che lo stesso risultato possa essere raggiunto in Italia ma, al riguardo, occorre introdurre qualche elemento di angosciosa perplessità, perché non era certo il codice della strada il luogo nel quale pensare alle risorse; è altrettanto certo, però, che senza le risorse le riforme non potranno che rimanere lettera morta, come è avvenuto in tanti altri casi, fra i quali le disposizioni del codice della strada vigenti in materia di educazione stradale: veniva imposto l'insegnamento obbligatorio nelle scuole di ogni ordine e grado e, di fatto, al massimo l'educazione stradale si insegna nel 10 per cento delle scuole italiane.

Questa indicazione in negativo, che do con preoccupazione ed angoscia, dovrebbe diventare impegno del Governo attuale e del prossimo, che dovrà apprestare i necessari strumenti, anche da questo punto di vista, per dare sostanza, corpo, incisività ad un'azione normativa che, altrimenti, è fatalmente destinata a rimanere nel limbo delle buone indicazioni e dei buoni propositi.

Un altro punto fondamentale sul quale è intervenuto il nostro nuovo codice della strada riguarda la possibilità di un accertamento più rapido ed incisivo. Su questo punto, però, dico subito che chi, come me, è erede di una cultura liberale, ha tentato

— spero riuscendovi — di compiere una talvolta difficile opera di coordinamento e congiunzione fra le esigenze dell'accertamento, e quindi della repressione, e quelle altrettanto importanti, anzi decisamente più importanti, della conservazione dei diritti di libertà, perché la libertà di comunicazione e locomozione è uno dei grandi diritti di libertà storicamente riconosciuti; com'è ovvio, tale diritto è sancito anche dalla nostra Costituzione.

Abbiamo posto molta attenzione su questi temi, non escluso quello della garanzia, della salvaguardia della *privacy* — come la si suol definire oggi —, ossia della riservatezza dei dati e della possibilità di garantire a ciascuno una sfera personalissima di riserbo intorno a vicende essenziali della propria vita personale e familiare. La questione è sorta, in particolare, con riferimento agli strumenti di rilevazione tecnologica ed innovativa (telecamere, sistemi di rilevazione addirittura satellitare) che, se non adeguatamente controllati, conducono a risultati aberranti. È necessario utilizzare la tecnologia in modo che serva all'uomo, che ne incoraggi gli spazi di iniziativa e di libertà; essa, certamente, deve limitare chi di tale libertà fa un uso improprio, ma senza mai dimenticare che l'una è a servizio dell'altra e che, comunque, la politica è cultura dei fini e non dei mezzi, a differenza di altre aree di impegno sociale. Al contenimento ed alla selezione dei mezzi, fra giusti ed ingiusti, è affidata la possibilità di disporre di buone leggi; anche su questo si costruisce la dignità ed il ruolo del Parlamento come suprema istanza di controllo e di rappresentanza democratica.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Stajano.

ERNESTO STAJANO. Presidente, prima di concludere, vorrei fare un'ultima considerazione e vorrei affidarla con animo grato al ruolo svolto da tutti coloro i quali si sono impegnati in questi anni.

Vorrei precisare che questo codice non nasce da un disegno di legge del Governo,

ma dall'iniziativa parlamentare. Il disegno di legge del Governo non era un disegno di legge delega, ma prevedeva uno « sterminio » impraticabile di norme, contemplando modificazioni normative a più di 250 articoli !

Nel ribadire che questa è un'iniziativa nata in Parlamento (certo con l'aiuto del Governo), vorrei ricordare in particolare il ruolo decisivo svolto dall'onorevole Angelini e ripetere che si tratta di uno strumento normativo che nasce dall'iniziativa dei parlamentari. Ed è forse anche per questo motivo che abbiamo dovuto fare tanta fatica per mettere assieme più di 70 proposte di legge tra loro diverse; ma il provvedimento nasce dall'iniziativa dei parlamentari di tutti i gruppi e di tutte le posizioni politiche, perché il codice della strada è davvero un argomento — come si suole dire oggi — *bipartisan* ! Credo che sui grandi temi di riforma questo sia l'atteggiamento giusto da tenere e noi siamo riusciti ad ottenerlo ! Ringrazio tutti i capigruppo della Commissione trasporti e tutti coloro i quali si sono impegnati in questo lavoro con grande capacità e con grande impegno.

Un ultimo ringraziamento vorrei rivolgerlo anche ai responsabili delle strutture della Camera e in particolare ai nostri segretari di Commissione che hanno svolto un lavoro veramente insostituibile nel perfezionamento e nella definizione normativa delle varie fattispecie.

Ringrazio, in conclusione, anche il presidente della Commissione, oggi relatore, che ha concluso un lavoro che io avevo fatto di tutto per renderlo possibile e praticabile (*Applausi*).

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

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, nel sottolineare il fatto che il provvedimento in esame rappresenta sicuramente un segno di civiltà verso il paese e un dovere morale per le migliaia di vittime della strada, chiedo alla Presidenza l'autorizzazione a pubblicare in calce al

resoconto della seduta odierna il testo della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, onorevole Eduardo Bruno.

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

MAURO CUTRUFO. Signor Presidente, nel dichiarare il voto favorevole dei deputati del mio gruppo su questo provvedimento, mi riservo eventualmente di presentare per iscritto la mia dichiarazione di voto affinché venga pubblicata in calce al resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, onorevole Cutrufo.

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

ANNA MARIA BIRICOTTI. Ho chiesto anch'io la parola per dichiarare il voto favorevole dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo sul provvedimento in esame, che consideriamo molto importante perché contiene regole che consentono di dare alcune risposte ai problemi sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare, ma soprattutto ai problemi della sicurezza stradale. Questo è un tema che consideriamo assolutamente centrale ! Il nostro paese, infatti, presenta dati d'incidentalità da bollettino di guerra (non li richiamerò, avendoli già citati in altra sede); una drammatica distruzione di vite e di risorse che non può essere interpretata come un tributo doveroso ma inevitabile alla libertà di spostarsi sul territorio. Abbiamo considerato che ciò non fosse più possibile e che fosse doveroso intervenire su alcuni dei fattori dell'incidentalità, rafforzando le normative della sicurezza per quanto riguarda le infrastrutture, i mezzi e i comportamenti.

In Commissione ci siamo battuti per l'introduzione di norme importanti e perché questo provvedimento potesse pervenire in aula dopo un lavoro durato quattro anni !

Il nostro contributo è stato relevantissimo in Commissione, ma non abbiamo

inteso presentare emendamenti in aula per agevolarne l'iter e per consentirne una rapida approvazione. Questo è stato il nostro vero contributo, considerando che il provvedimento nel suo complesso era il frutto di un'equilibrata mediazione che ha obbligato ognuno a rinunciare a qualcosa. Per noi era fondamentale l'obiettivo della sua approvazione rapida. Abbiamo puntato su questo. Ci ha guidato la consapevolezza che alcune norme fossero essenziali a ridurre il numero di incidenti.

Ricordo molto velocemente che nei centri urbani avviene il 50 per cento degli incidenti, ma voglio sottolineare anche l'importanza di due misure che sono contenute nel testo e che consideriamo assolutamente essenziali: la patente a punti che ha già dato esiti molto positivi là dove è stata introdotta e l'attestato per l'uso dei ciclomotori; due misure che sono assolutamente innovative e che di per sé rappresentano dei notevolissimi passi in avanti verso la sicurezza. Il patentino dei ciclomotori è stato oggetto di un particolare interesse del mio gruppo. Io stessa, e molti colleghi del mio gruppo, abbiamo presentato una proposta di legge apposita e ci siamo intensamente impegnati in Commissione per la definizione delle relative norme. Consideriamo questa misura fondamentale per tantissimi giovani, utenti deboli appunto perché giovani e a rischio perché usano i ciclomotori. Ricordo che il 50 per cento delle vittime sono giovani e che il 30 per cento dei giovani che sono vittime di incidenti, lo sono per l'uso dei ciclomotori.

Il patentino gratuito, che abbiamo inserito nel provvedimento, prevede un percorso formativo molto semplificato che consente responsabilizzazione, oltre a dare formazione e informazione. Avremmo voluto fare anche di più, rendendo per esempio più pregnanti e significative le norme per i controlli telematici che crediamo sia una via obbligata affinché i controlli possano produrre effettivamente i loro effetti. Ci siamo battuti, abbiamo chiesto e non abbiamo voluto che fosse elevata la velocità sulle strade perché non la consideriamo un elemento

di sicurezza e riteniamo che aumentandola avremmo dato un messaggio contraddittorio al paese rispetto agli obiettivi generali che volevamo perseguire.

Riteniamo che il testo sia sostanzialmente positivo soprattutto perché tenta di rafforzare in maniera incisiva l'educazione stradale e la cultura della sicurezza nel nostro paese. Sicuramente è complessivamente un passo in avanti verso una maggiore sicurezza ed è uno strumento che, insieme con il piano nazionale della sicurezza e con le azioni del piano generale dei trasporti, che affronta anche in maniera più generale la questione dei modelli della mobilità, consente al Governo di avvicinarsi all'obiettivo della riduzione del 40 per cento del numero di incidenti nel nostro paese per il 2010, in conformità con i programmi comunitari.

È anche una risposta ai problemi che sono stati sollevati anche dalle associazioni dei familiari delle vittime che con impegno puntuale e generosità hanno condiviso l'impegno della nostra Commissione e il nostro testo. Ci hanno pregato inoltre di approvare rapidamente il provvedimento.

Il nostro voto positivo vuole sottolineare, oltre al valore politico, il profondo valore morale del provvedimento (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Rognà Manassero di Costigliole. Ne ha facoltà.

SERGIO ROGNÀ MANASSERO di COSTIGLIOLE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, onorevoli colleghi, dichiaro qui il voto favorevole del gruppo dei Democratici-l'Ulivo su questo provvedimento.

Il codice della strada è una legge che riguarda tutti, i conducenti dei veicoli e tutti gli altri cittadini. Con questa legge delega al Governo apportiamo il necessario aggiornamento ad un codice che mostra il segno degli anni. Il campo della sicurezza attiva e passiva ha come obiettivo principale la riduzione del troppo alto numero di incidenti e del troppo alto

costo in termini di vittime. Da qui la necessità di un nuovo intervento. Ma il codice della strada è una legge che influenza direttamente lo stesso modo di vivere e il costume e può indurre nei cittadini comportamenti nuovi e più responsabili. Vanno in questa direzione sia l'educazione stradale introdotta a livello scolastico — finalmente in modo concreto — sia il cosiddetto patentino per i ciclomotori, da troppo tempo necessario; ma anche l'introduzione della patente a punti può essere un elemento di cambiamento del costume e del modo stesso di comportarsi da parte dei cittadini che guidano un veicolo.

Il codice della strada influenza anche la costruzione dei veicoli e può renderli più sicuri attraverso le dotazioni di sicurezza considerate obbligatorie, come l'ABS e l'airbag, sistemi che ormai vengono ritenuti necessari; influenza, infatti, la stessa progettazione dei veicoli. Vi è, quindi, una grande responsabilità del legislatore: è noto, per esempio, l'effetto negativo che ha avuto, proprio sulla costruzione e la vendita di veicoli negli Stati Uniti, l'adozione di limiti di velocità troppo bassi. Essi, infatti, hanno portato all'introduzione sul mercato per troppo tempo di autovetture con sospensioni e freni inadeguati, perché il limite sull'autostrada era talmente basso che non si riteneva di adeguare elementi di sicurezza attiva molto importanti.

Il limite di velocità è stato uno degli argomenti più controversi: tuttavia, non abbiamo condiviso la proposta del gruppo di Forza Italia, che è sembrata alla maggioranza sbagliata e pericolosa, essendo legata essenzialmente ad una distinzione tra veicoli alquanto innaturale e, tutto sommato, incapace di portare ad un reale meccanismo di maggiore sicurezza. Si è riflettuto a lungo, comunque, sulla possibilità di modificare, in particolare per quanto riguarda le autostrade a tre corsie e con le ottimali condizioni di esercizio, il limite massimo di 130 chilometri all'ora, che viene ampiamente violato, come sappiamo: in questo caso, bisogna essere più vicini a quanto avviene

regolarmente. Credo che un'eventuale elevazione del limite a 140 chilometri all'ora avrebbe determinato un incentivo per favorire il miglioramento della rete autostradale ed avrebbe probabilmente prodotto, fin da oggi, un reale incentivo alle società autostradali per arrivare agli *standard* massimi. Tuttavia, tale elevazione non è stata ritenuta matura, ma potrà essere ripresa in considerazione in relazione al miglioramento del parco circolante, che sicuramente le nuove norme comporteranno.

Infine, nuove norme riguarderanno anche la semplificazione burocratica per i veicoli storici, attualmente un grande peso in questo settore. Le auto storiche sono oggi uno straordinario museo viaggiante, di cui è bene favorire la conservazione: vi sono istituzioni, come la polizia stradale, ma anche privati benemeriti, in genere associati nell'ASI (auto storiche italiane), che si sobbarcano il compito di conservare funzionante un patrimonio non soltanto di ingegneria ma anche, realmente, di testimonianza di costume. Credo che le facilitazioni che saranno introdotte in questo campo saranno sicuramente positive e si arriverà probabilmente a riconoscere veramente la differenza sostanziale tra un'auto che non è più in condizione di circolare, e quindi deve essere radiata, da un'auto che, invece, è di un interesse tale da rendere importante, anche in quanto testimonianza di un'epoca, il suo mantenimento in perfette condizioni.

Credo, in conclusione, che abbiamo svolto complessivamente un buon lavoro: questa delega al Governo contiene tutti gli elementi essenziali per rendere il codice della strada efficiente, moderno, adeguato alle necessità di una circolazione stradale in continua crescita. Ritengo che, con un nuovo codice della strada, sarà possibile arrivare all'obiettivo che ci siamo posti fin dall'inizio: ridurre il numero degli incidenti ed ottenere una circolazione più sicura per tutti.

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

STEFANO BASTIANONI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, il provvedimento che oggi ci accingiamo ad approvare è molto importante perché, dopo un lungo lavoro, porta a compimento un'azione riformatrice. Da una parte, essa si muove nella direzione di adeguare il nostro ordinamento alle norme comunitarie, dall'altra, attraverso la delega al Governo, di attrezzare in maniera più sicura la mobilità nel nostro paese.

Se penso, per un attimo, ai tragici numeri degli incidenti sulle nostre strade, che ogni anno provocano 6-7 mila morti, 270 mila feriti, 20 mila disabili, con costi sociali e umani intollerabili, ritengo che il Parlamento debba e possa intervenire, così come ha fatto attraverso il provvedimento in esame. Esso, peraltro, è volto a modificare comportamenti trasgressivi, particolarmente presenti nel nostro paese, a far maturare una nuova coscienza, una cultura della sicurezza attraverso, ad esempio, l'introduzione della patente a punti. Mi riferisco anche all'educazione dei cittadini più giovani, dei nostri ragazzi, che spesso inforcano i ciclomotori e girano per le vie cittadine — per fortuna con il casco — privi della cognizione del pericolo e delle insidie che la mobilità urbana comporta. È necessario, dunque, far crescere tale consapevolezza, il senso di responsabilità per sé e per gli altri, per non divenire vittime sulla strada e per non causarne.

La certificazione di abilità, quindi, il cosiddetto patentino per i ciclomotori, così come la precedente introduzione del casco — che ha abbassato del 40 per cento la mortalità nei nostri ragazzi — sono misure utili ed efficaci. Allo stesso modo, è necessario valorizzare le moderne tecnologie presenti sulle automobili, sofisticati mezzi non solo di mobilità ma anche di prestigio sociale, che devono essere dotate di strumenti salvavita, gli stessi che, spesso, sono considerati *optional*. Mi riferisco al doppio airbag anteriore, ai freni ABS, a tutta una serie di dotazioni che possono salvaguardare e proteggere le persone.

Le ragioni che portano i deputati di Rinnovo italiano a votare convintamente a favore del provvedimento sono quelle ricordate in precedenza perché condividiamo il testo portato al nostro esame.

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

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, dal momento che i lavori dell'Assemblea dovrebbero essere sospesi alle 14 e il tempo che ho a disposizione per il mio intervento è superiore ai cinque minuti che mancano a quel termine, le chiedo se sia possibile riprendere alle 16 con la mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Di Luca, non è possibile perché il termine delle 14 non è così tassativo, mentre lo è il fatto che alle dichiarazioni di voto segua il voto.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, ci troviamo di fronte ad un provvedimento che è giunto in aula evidentemente per un'accelerazione di tipo elettoralistico, ma che è in discussione da anni. Il presidente Stajano ha ricordato, giustamente, che il provvedimento in esame nasce dalla volontà di tutti i gruppi, quindi del Parlamento nel suo insieme e ciò è confermato dal numero consistente, forse unico, di proposte di legge sull'argomento, circa settanta.

Credo che uno dei motivi per cui sono stati dati un impulso ed un'accelerazione a tale provvedimento — questa è stata certamente la posizione della Casa delle libertà — sia stata la volontà di dare una risposta all'associazione dei familiari delle vittime della strada, che ci hanno chiesto di fare in modo che questo provvedimento arrivasse in aula. In verità, ci hanno chiesto di non presentare emendamenti, ma noi ne abbiamo voluti presentare comunque alcuni, anche se pochi, che intendevano aumentare la sicurezza e, quindi, probabilmente andavano nella direzione che essi vogliono, si attendono e

sperano. In questo senso, come avrò modo di dire successivamente, vi è stata una risposta positiva.

In questi giorni in aula si è detto che la sicurezza non è un tema della destra né del centro né della sinistra; certamente, è un tema *bipartisan*. Per questo motivo, quando in tempi recenti si è parlato di rendere obbligatorio il casco per i giovani motociclisti, Forza Italia e la Casa delle libertà si sono espressi a favore, così come oggi ci esprimiamo a favore dell'obbligatorietà di un patentino affinché i giovani non arrivino sulle nostre strade privi di quelle conoscenze elementari necessarie per un minimo di sicurezza.

Abbiamo lavorato molto sul tema della sicurezza, non solo in Commissione e in Assemblea, ma soprattutto all'esterno, effettuando ricerche e studi non solo nel nostro paese, ma anche all'estero.

È con una certa soddisfazione che rivendichiamo il merito di aver presentato in Assemblea un emendamento, che poi è stato approvato — in verità, a grande maggioranza — e che prevede dal luglio del 2002 l'obbligo dell'installazione sulle autovetture di nuova fabbricazione sia dell'ABS sia dell'airbag.

Per quanto riguarda il tema più forte che si è dibattuto ieri, quello della velocità, devo sottolineare un aspetto importante. Secondo me si può ottenere il rispetto delle leggi quando esse sono credibili. Penso, ad esempio, ad un caso che riguarda tutti noi, quello del sistema fiscale italiano, che prevede tasse troppo alte per cui fatalmente si verifica il fenomeno ricorrente del tentativo dell'evasione o dell'evasione, certamente sbagliato e riprovevole, ma comprensibile nella logica di chi attua una specie di legittima difesa.

Lo stesso vale per il tema della velocità sulle nostre strade. Oggi ci sono autovetture completamente diverse l'una dall'altra, per cui ragionare nella logica di limiti di velocità uguali per tutti è superato e sbagliato. Noi di Forza Italia avevamo proposto un emendamento che tendeva a differenziare le velocità.

Chi ha parlato di aumentare i limiti di velocità ha commesso un errore dovuto a superficialità o a malafede. Noi proponevamo di diminuire alcuni limiti di velocità, lasciarne inalterati altri ed aumentarne altri ancora. Qual è la differenza? Cercherò di essere chiaro facendo un esempio: se una piccola autovettura da città — anche una di quelle lussuose e di moda —, priva di ABS, viene fatta viaggiare sulle nostre autostrade a 130 chilometri all'ora in una giornata di pioggia e accanto ad essa vi è una normalissima berlina — non una grande e supersportiva — dotata di ABS ed i due guidatori si trovano nelle condizioni di dover frenare improvvisamente, la piccola autovettura andrebbe immediatamente in testacoda e certamente si fermerebbe dopo più di cento metri, mentre l'altra vettura — più sicura per dimensioni, pneumatici e, soprattutto, in quanto dotata di ABS — si fermerebbe in 63 metri.

Detto ciò, appare evidente che non si può stabilire un limite di velocità uguale per ogni tipo di automobile. Ecco perché, quando in Commissione si è parlato di aumentare i limiti di velocità sulle autostrade a tre corsie a 140 chilometri l'ora, noi non abbiamo espresso un parere favorevole, perché non siamo favorevoli ad un innalzamento dei limiti di velocità *tout court*, come era stato proposto in Commissione. Noi siamo per differenziare la velocità sulla base degli equipaggiamenti di sicurezza di cui sono dotate le autovetture perché questo è l'unico modo per rendere la circolazione più sicura e per soddisfare l'esigenza molto sentita di far rispettare i limiti di velocità a chi è in possesso di un'autovettura che consente di superare i 130 chilometri orari in autostrada.

Mi è stato detto che la mia ipotesi di suddividere i limiti di velocità in 105, 130 e 160 chilometri orari era sbagliata e ieri in aula mi sono dichiarato disponibile a rivedere le singole velocità. L'onorevole Giovanardi ha proposto un limite massimo di 150 chilometri orari ed un limite minimo di 110; io sono arrivato a proporre 115 come limite minimo, 130 come

fascia intermedia e 145 come limite massimo, quindi molto vicino ai limiti che voi avevate indicato in Commissione. Ma ancora una volta la risposta è stata negativa. Significa quindi che su un argomento apparentemente *bipartisan*, comunque né di destra né di sinistra, è intervenuta la politica e per non far passare un argomento così importante la maggioranza si è schierata contro. Peraltro alcuni esponenti della maggioranza poco tempo fa hanno dichiarato che sarebbe stato un messaggio contraddittorio. Ciò vuol dire che, piuttosto che pensare ad un vero lavoro sulla sicurezza, si è puntata l'attenzione ai messaggi da inviare: evidentemente le elezioni incombenti hanno impedito alla maggioranza di trovare il coraggio per effettuare una valutazione tecnica prima ancora che politica.

A questo punto vorrei citare solo una delle tante disposizioni ridicole contenute nel testo che stiamo per votare: l'obbligo dell'installazione a bordo di ogni autovettura del GPS per il rilevamento in caso di soccorso. Voglio che si sappia che questo tipo di attrezzatura costa più del valore dell'automobile su cui dovrà essere installata.

Quanto agli aspetti positivi, voglio ricordare gli emendamenti (ne abbiamo presentati volutamente pochi) di Forza Italia. Più precisamente abbiamo chiesto l'illuminazione dei tratti autostradali dove c'è frequenza di nebbia. È un problema molto sentito al nord e la nostra richiesta è stata accolta.

Grazie ad un emendamento presentato da Forza Italia dal 1° luglio 2002 finalmente sarà resa obbligatoria l'installazione dell'ABS e dell'airbag sulle autovetture di nuova produzione. Questo è davvero un passo costruttivo verso la sicurezza.

Abbiamo anche chiesto che per il conseguimento della patente si faccia pratica in autostrada e nelle ore notturne: anche questa nostra proposta è stata accolta. Naturalmente non possiamo pensare che in sede di esame le domande

relative a parti del motore possano essere equivalenti a quelle relative al codice della strada.

Altri punti importanti sui quali abbiamo ottenuto il consenso dell'Assemblea sono quelli del parco delle auto storiche, della facilitazione fiscale per l'immatricolazione dei veicoli elettrici e delle targhe personalizzate.

Infine, a dimostrazione che non sempre si lavora in una logica *bipartisan* e che quindi si può proporre qualcosa di buono, questa mattina in sede di Comitato dei nove abbiamo evitato un emendamento che avrebbe richiesto ai guidatori di motoslitte l'obbligo della patente B e della targa.

Concludo, signor Presidente, ricordando che a grande maggioranza l'Assemblea stamattina ha approvato un ordine del giorno sottoscritto da quasi tutti i gruppi parlamentari, con cui si impegna il Governo ad attivarsi seriamente affinché venga distribuita nel nostro paese la benzina a 98 ottani: ciò è determinante affinché le nuove tecnologie che riducono l'inquinamento e che consentono di produrre motori con maggiori *performance* in termini di consumi, siano effettivamente disponibili in Italia, come in tutti gli altri paesi d'Europa (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

(Coordinamento – A.C. 99)

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. Chiedo di parlare ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. A seguito dell'approvazione degli emendamenti Moroni 2.3, come riformulato dal presentatore, Mammola 2.156, come riformulato dal presentatore, e 2.200, propongo di inserire all'articolo 2,

comma 1, lettera f), n. 2, dopo la parola: « prevedere », le seguenti: « senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato »; di sostituire le parole: « dotazione delle autostrade e delle strade extraurbane » con le seguenti: « installazione nelle autostrade e nelle strade extraurbane »; di inserire, dopo le parole: « eventi atmosferici », le seguenti: « , l'obbligo di illuminare in maniera adeguata i tratti autostradali nei punti particolarmente pericolosi ubicati in aree geografiche dove si verifica con frequenza la presenza di nebbia, » e di sostituire le parole: « dovranno trovarsi » con le seguenti: « dovranno essere situati ».

All'articolo 2, comma 1, lettera s), sostituire le parole: « partecipa, promuove o organizza corse in gara, o comunque competizioni in velocità sulle strade pubbliche e sulle aree pubbliche urbane ed extraurbane, in assenza di apposita autorizzazione » con le seguenti: « promuove o organizza corse in gara o competizioni in velocità sulle strade pubbliche o sulle aree pubbliche urbane ed extraurbane, in assenza di apposita autorizzazione, o alle stesse partecipa ».

ALESSANDRO CÈ. Signor Presidente, ma che tipo di coordinamento è questo ?

PRESIDENTE. È un coordinamento addirittura grammaticale; infatti la parola « partecipa » poiché regge...

ALESSANDRO CÈ. Ci sono delle aggiunte, signor Presidente !

PRESIDENTE. No, onorevole Cè, suvia. È stata posticipata la parola « partecipa » in quanto il verbo partecipare è intransitivo e non può reggere il complemento oggetto.

ALESSANDRO CÈ. Queste cose le sappiamo anche noi, signor Presidente. Non è necessario che ce le dica lei.

PRESIDENTE. È un coordinamento formale, colleghi.

ALESSANDRO CÈ. No, ci sono delle aggiunte vere e proprie !

ELIO VITO. Chi ce le ha messe ? Le avete viste in Comitato ?

ALESSANDRO CÈ. Ci sono delle aggiunte !

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. No, onorevole Cè, non vi sono aggiunte: si tratta della proposta dell'onorevole Benedetti Valentini.

ALESSANDRO CÈ. E le altre ?

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. Le altre sono correzioni del tutto formali.

All'articolo 2 *bis*, dopo la parola: « specialisti » (seguendo le indicazioni del Presidente) sostituire la parola: « in » con le seguenti: « nell'area della ».

All'articolo 6, commi 1 e 2, il riferimento alla lettera *mm*) deve intendersi alla lettera *oo*) (infatti la lettera *mm*) è stata soppressa a seguito dell'approvazione di un emendamento).

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole relatore.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

(Votazione finale – A.C. 99)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul testo unificato dei progetti di legge nn. 99-

241-294-328-486-538-540-545-550-642-643-696-738-744-797-832-883-1491-1840-1961-1973-1983-2014-2664-2757-2758-3144-3377-3498-3776-3782-3783-3785-3889-3919-4025-4133-4153-4348-4453-4554-4573-4859-4971-5038-5166-5270-5421-5515-5597-5620-5636-5714-5792-5983-6229-6488-6514-6563-6770, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera non è in numero legale per deliberare. Pertanto, a norma dell'articolo 47, comma 2, del regolamento, rinvio la seduta, che riprenderà alle ore 15 con lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata. Alle ore 16 procederemo nuovamente alla votazione finale di questo provvedimento.

ELIO VITO. Presidente, dovremmo riprendere l'esame del provvedimento alle 16,10, perché ora sono le 14,10.

PRESIDENTE. Onorevole Vito, in realtà la votazione dovrebbe essere rinviata di un'ora, quindi dovremmo ripeterla alle 15,10; ma essendo fissato per le ore 15, ripeto, lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata, le votazioni riprenderanno alle 16.

Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 14,10, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO GIOVANARDI

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, alle quali risponderà il Presidente del Consiglio dei ministri, professor Giuliano Amato.

(Servizi di anagrafe)

PRESIDENTE. Cominciamo dall'interrogazione Pirovano n. 3-06845 (*vedi l'allegato A – Interrogazioni a risposta immediata sezione 1*).

L'onorevole Pirovano ha facoltà d'illustrarla.

ETTORE PIROVANO. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, vorrei brevemente illustrare la mia interrogazione per renderla, se possibile, ancora più chiara.

Il sindaco è contemporaneamente ufficiale di Governo e tutore della sanità e della sicurezza pubblica. In qualità di ufficiale di Governo, subordinato allo Stato, deve – ed è perseguibile penalmente in caso di omissione – concedere la residenza nel suo comune anche se l'alloggio è una grotta, una roulotte, una stalla, un campo di papaveri o altro.

In qualità di tutore della sanità e della sicurezza, essendo stato eletto capo dell'amministrazione, deve – anche in questo caso è perseguibile in caso di omissione – far sgomberare immediatamente l'alloggio inabitabile e pericoloso, mettendo in strada una famiglia residente nel suo comune. Vi è quindi un evidente conflitto di obblighi e competenze. Le chiedo quindi se non sia giusto condizionare l'ottenimento della residenza in un comune all'abitabilità dell'alloggio, modificando l'attuale regolamento dell'anagrafe, che è stato pensato e promulgato nel 1954.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha facoltà di rispondere.

GIULIANO AMATO, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Dato il quesito postomi dall'onorevole Pirovano, credo che la mia risposta non sarà considerata soddisfacente. D'altra parte, si tratta di questioni di principio sulle quali o si adotta un principio e se ne traggono le conseguenze oppure si adotta il principio opposto e se ne traggono ugualmente le conseguenze.