

SI ALLA MOZIONE SULLA SICUREZZA STRADALE

Nella parte antimeridiana della seduta del 24 aprile 2007 la Camera ha approvato la mozione Meta ed altri n. 1-00147 sulla sicurezza stradale in coincidenza con la settimana mondiale proclamata dalla Nazioni Unite. (24 aprile 2007)

MOZIONE 1/00147

Atto Camera

Mozione 1-00147

presentata da

MICHELE POMPEO META

mercoledì 18 aprile 2007 nella seduta n.146

La Camera dei Deputati,

premesso che:

come ha sottolineato l'allora Segretario Generale delle Nazioni unite - Kofi Annan nell'ottobre del 2005, in occasione dell'istituzione della «Prima settimana mondiale della Sicurezza stradale» che si svolgerà dal 23 al 29 aprile 2007 «Gli incidenti stradali uccidono ogni anno nel mondo 1,2 milioni di persone, e ne feriscono milioni e milioni. Essi sono la seconda maggior causa di morte per la popolazione di età tra 5 e 25 anni, con impatti devastanti sulle famiglie e sulle comunità. Fortunatamente, vi è una crescente consapevolezza del fatto che le lesioni da incidente stradale possono essere prevenute. La sicurezza stradale non nasce dal caso. La sicurezza stradale si realizza attraverso gli sforzi convinti di molti individui e di molti settori della società, ministri dei trasporti, della salute, dell'educazione, fornitori di servizi per la salute, associazioni automobilistiche, educatori, studenti, assicuratori, costruttori di veicoli, mezzi di comunicazione e vittime di incidenti stradali e le loro famiglie».

dalla «Relazione dello stato della sicurezza stradale», presentata al Parlamento il 22 luglio 2005 si evince che in Italia, tra il 1973 ed il 2002, gli incidenti stradali hanno causato circa 230 mila morti e 7 milioni di feriti. Nell'ultimo anno di cui si dispone di dati completi ed esaustivi, nel nostro Paese si sono verificati 224.553 incidenti che hanno coinvolto quasi 428.000 automobili e causato 322.225 vittime, di cui 5.625 sono decedute (3.739 conducenti, 1.164 passeggeri e 710 pedoni), di cui 1.133 donne e 4.492 uomini. I decessi di giovani tra i 18 e 24 anni sono stati più di mille, leggermente inferiori a quelli registrati tra le persone di più di 65 anni;

un bilancio inaccettabile, sia dal punto di vista morale che economico, di fronte al quale il Parlamento deve necessariamente mostrarsi unito nel sostenere è non è più possibile continuare parlare di «fatalità» perchè la maggior parte degli incidenti possono essere evitati. Per queste ragioni è necessaria una netta inversione di tendenza ed un chiaro messaggio, anticipatore di una

politica di forti investimenti, in favore della sicurezza, della formazione delle persone e del potenziamento dei controlli sulle strade. Se questo non avvenisse l'Italia non sarebbe in grado di raggiungere l'obiettivo comunitario di dimezzamento del numero delle vittime entro il 2010, come stabilito dal programma di azione europea varato nel 2000;

l'introduzione della patente a punti, da tutti noi voluta ed auspicata, ha rappresentato in Italia un formidabile strumento, tanto da ridurre il numero dei morti del 20 per cento, il cui effetto di deterrenza, purtroppo, si è andato progressivamente esaurendo nel tempo. Oggi il tasso italiano di riduzione delle vittime degli incidenti stradali è inferiore a quello medio europeo e si sta purtroppo progressivamente contraendo. Per queste ragioni è necessaria oggi una nuova e forte azione volta a combattere quella che possiamo definire una vera e propria «violenza stradale»;

la Prima settimana mondiale della sicurezza stradale indetta dall'Onu sarà focalizzata sui «giovani utenti della strada», di età compresa tra 0 e 25 anni. È pertanto doveroso, in ragione del rilievo che assume, porgere particolare attenzione al fenomeno delle cosiddette «stragi del sabato sera» che nel nostro Paese rappresentano la prima causa di morte dei giovani. Negli ultimi dieci anni hanno perso la vita, il venerdì e il sabato notte, circa 8.000 giovani tra i 18 e i 30 anni e decine di migliaia hanno subito lesioni permanenti. Le cause del fenomeno sono complesse e molteplici ma riguardano soprattutto il consumo di droghe e di sostanze psicotrope e l'abuso di alcool;

la maggior parte degli incidenti che accadono nei giorni feriali colpiscono i lavoratori che vanno o tornano dal lavoro. L'alto richiamo ripetuto nei giorni scorsi dal Presidente della Repubblica ci vede tutti impegnati fortemente anche su questo fronte;

maggioranza ed opposizione hanno chiaramente dimostrato nel corso della discussione generale dell'AC n. 2480, la volontà di voler intervenire unitariamente e con risolutezza sulla sicurezza stradale,

impegna il Governo

a dare seguito agli indirizzi già approvati dal Consiglio dei Ministri per il raggiungimento dell'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime come stabilito dal «programma di azione europeo del 2000»;

a definire le azioni strutturali che possono incidere sulla sicurezza stradale a partire dagli interventi sulle strade a maggior rischio e, nell'immediato, per superare, anche in via legislativa, gli impedimenti all'attuazione degli interventi in materia di sicurezza stradale già definiti con le regioni nel 2004 ai sensi del comma 3 dell'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144;

a verificare la piena attuazione del comma 2 dell'articolo 142 del Codice della strada che obbliga gli enti proprietari delle strade ad adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari nonché a dare piena attuazione

all'Osservatorio sulla sicurezza stradale e a valutare l'opportunità di prevedere possibili ulteriori strutture di coordinamento in materia che abbiano anche competenze sull'introduzione di divieti alla circolazione da parte degli enti locali;

a promuovere una serie di azioni ad efficacia rapida quali: l'incremento dei controlli, adeguandoli ai livelli europei; l'avvio dell'educazione stradale nelle scuole; la revisione di alcune norme del codice della strada; il miglioramento della formazione dei guidatori e degli stessi formatori delle autoscuole;

ad assumere iniziative provvedimenti normativi volti a dettare ulteriori e specifiche disposizioni mirate ai neopatentandi, ai neopatentati e alla messa in sicurezza della mobilità sulle due ruote;

a promuovere, anche attraverso il coinvolgimento degli amministratori locali, delle associazioni delle famiglie delle vittime della strada e delle associazioni dei gestori degli esercizi di ritrovo e di intrattenimento, azioni di sensibilizzazione a favore dei giovani sui temi della prevenzione e della sicurezza della circolazione stradale, anche promuovendo l'impiego da mezzi di trasporto pubblico collettivo per il trasferimento dei giovani presso i luoghi di divertimento;

a stimolare le case costruttrici a continuare a investire affinché l'utilizzo delle moderne tecnologie possa aumentare sensibilmente i livelli di sicurezza stradale con particolare riferimento ai problemi connessi alla guida in caso di nebbia e su strade ghiacciate; nonché, a promuovere significative campagne di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale anche coinvolgendo le maggiori case automobilistiche e le principali reti di emittenza televisiva e radiofonica nazionale;

a proseguire nella realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali per modificare il modello di trasporto e favorire il riequilibrio del trasporto verso modalità di trasporto a minore impatto ambientale e sociale, quali il trasporto ferroviario e marittimo.

ad aumentare i controlli della polizia stradale anche sui mezzi pesanti, stabilendo indici provinciali per determinare livelli minimi di controllo territoriali anche attraverso opportune forme di incentivo;

a sostenere tutte le iniziative della «prima settimana per la sicurezza globale sulle Strade» indetta dall'Onu, ed in particolare quelle che si svolgeranno il prossimo sabato 28 aprile 2007 a favore di una notte a incidentalità zero, tramite l'incentivazione, in collaborazione con gli enti locali, dell'uso dei mezzi di trasporto pubblico e della rinuncia volontaria all'uso dei mezzi privati nonché a promuovere tutte le azioni utili a definire una volta all'anno un sabato ad incidentalità zero.

(1-00147)

«Meta, Uggè, Barbi, Tassone, Ricci Mario, Moffa, Caparini, Mura, Beltrandi, Soffritti, Fabris, Bonelli, Catone, Nicco, Castagnetti, Sanza, Pedrini».

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura : 15
Seduta di annuncio : 146 del 18/04/2007

Firmatari:

Primo firmatario :	META MICHELE POMPEO	
Gruppo :	L' ULIVO	
Data firma :	18/04/2007	
UGGE' PAOLO	FORZA ITALIA	18/04/2007
BARBI MARIO	L' ULIVO	18/04/2007
TASSONE MARIO	UDC (UNIONE DEI DEMOCRATICI CRISTIANI E DEI DEMOCRATICI DI CENTRO)	18/04/2007
RICCI MARIO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	18/04/2007
MOFFA SILVANO	ALLEANZA NAZIONALE	18/04/2007
CAPARINI DAVIDE	LEGA NORD PADANIA	18/04/2007
MURA SILVANA	ITALIA DEI VALORI	18/04/2007
BELTRANDI MARCO	LA ROSA NEL PUGNO	18/04/2007
SOFFRITTI ROBERTO	COMUNISTI ITALIANI	18/04/2007
FABRIS MAURO	POPOLARI-UDEUR	18/04/2007
BONELLI ANGELO	VERDI	18/04/2007
CATONE GIAMPIERO	DCA-DEMOCRAZIA CRISTIANA PER LE AUTONOMIE - PARTITO SOCIALISTA-NUOVO PSI	18/04/2007
NICCO ROBERTO ROLANDO	MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE	18/04/2007
CASTAGNETTI PIERLUIGI	L' ULIVO	18/04/2007
SANZA ANGELO MARIA	FORZA ITALIA	18/04/2007
PEDRINI EGIDIO ENRICO	ITALIA DEI VALORI	18/04/2007
GIOVANARDI CARLO	UDC (UNIONE DEI DEMOCRATICI CRISTIANI E DEI DEMOCRATICI DI CENTRO)	//
GARNERO SANTANCHE' DANIELA	ALLEANZA NAZIONALE	//
BOATO MARCO	VERDI	//
LOVELLI MARIO	L' ULIVO	//

Stato iter : IN CORSO

Partecipanti allo svolgimento/discussione :

ILLUSTRAZIONE 23/04/2007

I [BARBI MARIO](#) L' ULIVO

INTERVENTO PARLAMENTARE 23/04/2007

I [UGGE' PAOLO](#) FORZA ITALIA
I [PEDRINI EGIDIO ENRICO](#) ITALIA DEI VALORI
I [BELTRANDI MARCO](#) LA ROSA NEL PUGNO
I [GIOVANARDI CARLO](#) UDC (UNIONE DEI DEMOCRATICI CRISTIANI E DEI DEMOCRATICI DI CENTRO)
I [LOCATELLI EZIO](#) RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA

PARERE GOVERNO 23/04/2007

I [ANNUNZIATA ANDREA](#) SOTTOSEGRETARIO DI STATO TRASPORTI

Fasi iter :

DISCUSSIONE IL 23/04/2007
ACCOLTO IL 23/04/2007
PARERE GOVERNO IL 23/04/2007

RINVIO AD ALTRA SEDUTA IL 23/04/2007
APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL

TESTO ATTO

Seguito della discussione della mozione Meta ed altri n. [1-00147](#) sulla sicurezza stradale in coincidenza con la settimana mondiale proclamata dalle Nazioni Unite (ore 9,40).

[PRESIDENTE](#). L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione Meta ed altri n. 1-00147 sulla

Pag. 2

sicurezza stradale in coincidenza con la settimana mondiale proclamata dalle Nazioni Unite (*vedi l'allegato A - Mozione sezione 1*).

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Ricordo altresì che, nella seduta del 19 marzo 2007, si è svolta la discussione sulle linee generali delle mozioni Giovanardi ed altri n. 1-00112, Mura ed altri n. 1-00117, Meta ed altri n. 1-00118, Leone ed altri n. 1-00121, Maroni ed altri n. 1-00122, Beltrandi e Villetti n. 1-00124, Frassinetti ed altri n. 1-00144, Fabris ed altri n. 1-00145, vertenti sulla questione delle cosiddette «stragi del sabato sera», materia parzialmente analoga a quella della mozione oggi all'ordine del giorno. Tali mozioni sono state ritirate dai presentatori in coincidenza con la discussione della mozione Meta ed altri n. 1-00147.

(Parere del Governo)

[PRESIDENTE](#). Invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla mozione all'ordine del giorno.

[ANDREA ANNUNZIATA](#), *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, il Governo ribadisce il parere favorevole sulla mozione Meta ed altri n. 1-00147, già preannunciato nella seduta di ieri.

(Dichiarazioni di voto)

[PRESIDENTE](#). Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Pignataro. Ne ha facoltà.

[FERDINANDO BENITO PIGNATARO](#). Signor Presidente, onorevoli deputati, la mozione all'ordine del giorno si presenta come un atto d'indirizzo politico nei confronti del Governo riguardo alla sicurezza stradale. Viene discussa in concomitanza con la prima settimana mondiale della sicurezza proclamata dalle Nazioni Unite che si svolgerà dal 23 al 29 aprile. Vorremmo ricordare in questa sede che affrontare il problema della sicurezza stradale è elemento prioritario per il Paese. In

Italia, fra il 1973 e il 2002, gli incidenti stradali hanno causato circa 230 mila morti e 7 milioni di feriti. Gli ultimi dati parlano di oltre 220 mila incidenti, che hanno causato oltre 320 mila vittime e 5 mila 600 morti. I decessi tra i giovani tra i diciotto e i ventiquattro anni sono stati più di mille. Si tratta di una vera emergenza sociale rispetto alla quale occorre un chiaro cambiamento di tendenza. È necessaria una politica di forti investimenti in favore della sicurezza, della formazione delle persone e del potenziamento dei controlli sulle strade. Nello specifico, chiediamo che il Governo si impegni a dare seguito agli indirizzi approvati in sede di Consiglio dei ministri al fine di raggiungere l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime, così come stabilito dal programma di azione europea del 2000; a migliorare la qualità delle infrastrutture stradali e a proseguire nella realizzazione di interventi strutturali e infrastrutturali per modificare il modello di trasporto incentivando il trasporto ferroviario e marittimo, a minore impatto ambientale e sociale; a incrementare i controlli adeguandoli ai livelli europei anche sui mezzi pesanti; a stimolare le case costruttrici ad investire in moderne tecnologie per aumentare in maniera significativa i livelli di sicurezza stradale.

In particolare, rispetto al grave fenomeno delle «stragi del sabato sera», che nel nostro paese rappresenta la prima causa di morte dei giovani, chiediamo al Governo che si impegni a promuovere campagne di educazione stradale nelle scuole, azioni di sensibilizzazione a favore dei giovani sui temi della prevenzione della sicurezza stradale, l'impiego di mezzi di trasporto pubblico collettivo per il trasferimento dei giovani nei luoghi del divertimento e a sostenere tutte le iniziative a favore della prima settimana della sicurezza globale sulle strade indetta dall'ONU, in particolare le iniziative che si svolgeranno sabato 28 aprile a favore di una notte senza incidenti.

Negli anni Sessanta in Italia circolavano poco più di 3 milioni di autoveicoli. Oggi siamo sull'ordine dei 35 milioni. Di conseguenza, si è intensificata la densità della circolazione e sono aumentati i pericoli per l'uomo: incidenti stradali e danni per la natura, inquinamenti acustici ed atmosferici. La rete viaria dell'Italia è la più affollata d'Europa: l'80 per cento delle

merci viaggia su gomma e spesso gli autocarri transitano a vuoto. I veicoli pesanti, costruiti come mezzi di locomozione e come strumenti per arricchire e migliorare la qualità della vita, sono diventati troppo spesso strumenti incontrollabili di morte. Quasi 100 mila decessi e tre milioni di feriti sono lo sconvolgente bilancio di dieci anni di incidenti stradali.

Nel triennio dal 1993 al 1995 gli incidenti hanno causato mediamente 7 mila morti l'anno, ossia un morto ogni settantacinque minuti primi e 238 mila feriti, uno ogni due minuti primi. Ogni anno in Italia scompare un paese di 7 mila abitanti. È questo il tragico risultato degli incidenti stradali. Il costo economico è valutabile in 16 miliardi di vecchie lire. Il costo sociale è elevatissimo: tra i feriti una parte consistente dovrà, per il resto della vita, convivere con un handicap acquisito.

La media è di 24 mila invalidi permanenti ogni anno. La domanda è: che fare? Sono stati proposti una miriade di rimedi per debellare un fenomeno che costituisce un attentato quotidiano alla vita umana. C'è chi ha proposto più investimenti per la sicurezza stradale, chi pene più severe per i conducenti, chi

il miglioramento delle strade, chi campagne di informazione per sensibilizzare i giovani ad assumere comportamenti maggiormente responsabili nei confronti della circolazione stradale, chi di rendere i veicoli in grado di proteggere meglio gli occupanti dalle conseguenze dei sinistri.

Sono stati costituiti comitati e consulte provinciali per la sicurezza stradale, al fine di elaborare piani che prevedono, tra l'altro, di informare sull'importanza dell'uso del casco protettivo e delle cinture di sicurezza, di attuare maggiori controlli e attività di repressione dei comportamenti scorretti alla guida, di verificare l'efficacia della segnaletica per eliminare le situazioni di pericolo e di emergenza nelle strade.

Oggi i problemi in materia di mobilità sicura nascono come funghi e si dissolvono come neve al sole, senza apportare alcun miglioramento alla sicurezza stradale. Occorre perciò diffidare di pseudoesperti e di piani di sicurezza stradale che spesso si mostrano inefficaci. Con le numerose e varie innovazioni normative introdotte nel codice della strada non si sono conseguiti i risultati positivi che tutti si auguravano. Il numero degli incidenti continua ad essere allarmante. La sicurezza

stradale non si fa con l'accensione dei fari anche di giorno sulle autostrade e sulle strade extraurbane, che ha il solo effetto di far aumentare il consumo di carburante e di lampadine, con il divieto dell'uso del telefono cellulare se non con auricolare o viva voce, con il divieto di vendere sostanze alcoliche lungo le autostrade, con la chiusura delle discoteche ad una certa ora, con la patente a punti, che prevede corsi di formazione senza esame finale, con il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori che si consegue solo con l'esame teorico.

La sicurezza stradale è fatta di pochi, ma essenziali elementi: una seria e approfondita visita medica collegiale per accertare i requisiti psicofisici dei conducenti, la modifica del sistema di esame sia teorico che pratico per il conseguimento della patente di guida, la padronanza nella guida, una conoscenza ragionata e l'osservanza delle norme del codice della strada, l'eliminazione delle insidie presenti nella rete viaria, un'idonea ed efficiente segnaletica stradale e la qualità del programma di studio e dell'educazione stradale.

Sulla mobilità sicura il Governo di centrosinistra deve dunque effettuare una corretta inversione del senso di marcia, se non si vuole ritrovare anche nei prossimi anni con un bilancio negativo in termini di vite umane. La legge sulla circolazione stradale in vigore per decenni nel nostro paese, il testo unico approvato nel 1959, è stata sostituita con il decreto legislativo n. 285 del 1992.

Il nuovo codice della strada, entrato in vigore il primo gennaio 1993, è stato oggetto di continue modifiche: da una fase di eccessiva staticità normativa si è passati ad una fase di eccessive modifiche. Il predetto processo di riforma, dettato dalla crescita raccapricciante dei sinistri, ha partorito una serie di leggi e provvedimenti inopportuni ed inefficaci, nel silenzio generale e, purtroppo, con l'astensione delle forze di sinistra.

Dubito, ad esempio, che la patente a punti abbia garantito risultati importanti. È noto a tutti lo scandalo esploso in Italia dei corsi per il recupero dei punti decurtati dalle patenti di guida. Si rilasciavano attestati di frequenza per corsi che, in effetti, non si svolgevano.

La mia proposta è rendere il codice della strada meno corposo, più accessibile e comprensibile, ma soprattutto rivolto alle norme di comportamento e alla prevenzione degli incidenti stradali. È il termine «prevenzione» che continua a essere un tabù. La logica della repressione, delle multe, del ritiro delle patenti, della decurtazione dei punti prevale su quella della prevenzione.

Occorre inoltre rompere il monopolio detenuto dai privati nel campo dell'educazione stradale; non esiste infatti un sistema educativo pubblico di cui si possa avvalere il cittadino italiano che aspira al conseguimento della patente di guida. L'unica opportunità è data agli studenti dai progetti di insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole, resi obbligatori a partire dall'anno scolastico 1994-1995. È necessario abolire anche la figura dell'allievo privatista all'esame di teoria e di guida. Occorre rendere obbligatoria la frequenza di un corso di preparazione presso un autoscuola oppure presso altri soggetti abilitati a tenere corsi. Nei prossimi giorni in tutta Italia l'esame di teoria per il conseguimento della patente di guida si effettuerà con una nuova procedura; esso, cioè, non si svolgerà più con una scheda cartacea nel caso di candidati con possesso della licenza di scuola media inferiore o con un colloquio nel caso di allievi non scolarizzati oppure stranieri, ma mediante un sistema informativo a traduzione in tutte le lingue ufficiali dell'ONU. Nutro dubbi e grandi perplessità...

PRESIDENTE. Onorevole Pignataro...

FERDINANDO BENITO PIGNATARO. Concludo, Presidente. Poiché avevo altre argomentazioni da svolgere, mi limito a preannunziare il voto favorevole del gruppo dei Comunisti Italiani sulla mozione in discussione e chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo integrale della mia dichiarazione di voto (*Applausi dei deputati del gruppo Comunisti Italiani*).

PRESIDENTE. Onorevole Pignataro, la Presidenza lo consente, sulla base dei criteri costantemente seguiti.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Ricci. Ne ha facoltà.

MARIO RICCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi e colleghe, signor viceministro, la mozione in discussione rappresenta una prima tappa, almeno per noi di Rifondazione Comunista-Sinistra europea, di un difficile e lungo percorso che si pone l'obiettivo di ridurre progressivamente e dimezzare entro il 2010, come si propone la settimana mondiale per la sicurezza stradale, il numero delle vittime derivanti da incidenti stradali nel nostro paese.

Le statistiche testimoniano un grande dramma sociale con oltre 5 mila morti l'anno e 300 mila feriti, con un alto indice di invalidità permanente, con un costo sociale di circa 30 miliardi di euro, cioè 60 mila miliardi delle vecchie lire, ossia l'importo corrispondente a quello di una manovra finanziaria ogni anno; l'Italia detiene purtroppo un record negativo, con un tasso di mortalità di 9,2 morti per 100 mila abitanti, ponendosi al di sopra della media europea che è di 8,1 morti ogni 100 mila abitanti.

Nel corso della discussione sulle linee generali svoltasi ieri sulla mozione in esame in quest'aula del

Parlamento, il mio collega e compagno di gruppo Ezio Locatelli ha indicato alcune ragioni strutturali di questa vera e propria strage. Alcune di esse sono evidenziate nella mozione in discussione e per questo esprimeremo un voto favorevole su di essa, proprio perché rappresenta l'inizio di pratiche politiche che mirano al superamento di questo grave e drammatico fenomeno sociale. Si tratta di ragioni sociali che però devono divenire, nelle prossime settimane, una pratica concreta dell'azione di Governo, a cominciare da un'approfondita ricerca di soluzioni da inserire nel disegno di legge sulla circolazione stradale d'iniziativa del Governo, discussione che è stata simbolicamente avviata proprio ieri in quest'aula del Parlamento. Si tratta di un provvedimento che, per quanto ci riguarda, siamo impegnati a modificare e migliorare, che rappresenta una base di partenza di questo lungo lavoro, e che tuttavia presenta un profilo eccessivamente sanzionatorio con una sorta di accanimento pecuniario - si pensi, ad esempio, all'esosità delle multe, che arrivano fino a 24 mila euro -, con conseguenze

Pag. 8

familiari che possono derivare da questo accanimento pecuniario e persino con tracce di proibizionismo sulle quali ci riserviamo di intervenire presentando specifici emendamenti.

Tuttavia riteniamo che il provvedimento giunga puntualmente in discussione per affrontare questo grave problema.

Pertanto, i principi di fondo di questa mozione, che si abbina alla discussione sul disegno di legge sulla circolazione stradale e sull'autotrasporto, devono evitare una «torsione» celebrativa della settimana mondiale sulla sicurezza stradale proclamata dalle Nazioni Unite, alla quale abbiamo voluto dare un significato pregnante e di impegno concreto che travalica i contenuti tecnici e sanzionatori presenti nel disegno di legge citato. Tali strumenti richiedono alcune modifiche, come dicevo prima, e soprattutto politiche di accompagnamento per una mobilità sostenibile incentrata sulla dignità della persona e sul valore della qualità della vita.

Siamo ormai abituati ad ascoltare appelli, in ogni circostanza drammatica, come quella dell'incidente avvenuto sulla A4 durante la settimana scorsa, che finiscono per divenire, nei casi migliori, luoghi comuni se non ipocrisia sociale, qualora non siano accompagnati da iniziative volte ad intervenire strutturalmente su questo problema che affligge le strade italiane. Appelli come quelli della domenica, relativi alle stragi del sabato sera, sono dettati dall'emozione e fanno dimenticare gli interventi che devono essere effettuati attraverso politiche di radicale modifica della politica dei trasporti del nostro Paese.

Pensiamo, ad esempio, che siamo di fronte ad un modello di organizzazione sociale e produttiva che determina una sorta di cultura della fretta, alla *Vita da stress*. Riguardo ai trasporti del nostro Paese, pensiamo alla separatezza tra tempi di lavoro e di vita, in cui i tempi di lavoro si prolungano invadendo quelli di vita, soprattutto per i lavoratori e gli studenti. Questi ultimi, in assenza di un servizio pubblico efficiente, sono costretti a condurre una «vita da stress» e a correre costantemente, prolungando i tempi di lavoro e i tempi di studio che sottraggono loro tempo per la vita.

Chiediamo pertanto che si svolga una approfondita discussione, perché vogliamo superare la cultura che in molti casi,

Pag. 9

come è testimoniato dalle statistiche sopra richiamate, si tramuta da fretta e stress da vita in fretta di morte e, quasi, di morire.

Credo quindi, che sarebbe stato un bene, per dare significato stringente alla nostra discussione, durante la settimana mondiale per la sicurezza stradale, promuovere una diffusa campagna di informazione e di educazione su tutto il territorio nazionale, con la partecipazione delle istituzioni locali, delle scuole, delle associazioni e delle fondazioni, ormai da decenni impegnate su questo tema.

Sarebbe opportuno, dunque, dare inizio ad una radicale modifica delle modalità di trasporto nel nostro Paese, realizzando una vera inversione di tendenza nella cultura, negli stili di vita e nelle pratiche individuali di mobilità urbana ed extraurbana.

Faccio alcuni esempi per definire il dramma davanti al quale ci troviamo: nella città di Roma il settanta per cento delle persone si muove con il mezzo privato; la densità automobilistica nella capitale d'Italia conosce l'indice mondiale più elevato (932 auto per mille abitanti e 400 mila moto e motorini circolanti). In questa città vi è una presenza irrisoria del trasporto su ferro: 51 chilometri di tram e 36 chilometri di metropolitana.

Il trasporto pubblico locale, per contro, non ha conosciuto lo sviluppo qualitativo e quantitativo idoneo a prevenire e scoraggiare l'uso del mezzo privato, con drammatiche conseguenze sul congestionamento urbano, sullo spazio per i parcheggi, sull'inquinamento dell'aria e sull'inquinamento acustico.

L'Italia, del resto, conta 35 milioni di auto - come è stato ricordato - vale a dire 600 auto ogni mille abitanti; un record mondiale. Per quanto ancora possiamo sopportare una simile trappola mortale? Noi pensiamo che una concreta politica di prevenzione di un così drammatico fenomeno come l'elevato numero di incidenti stradali richieda una radicale riorganizzazione del servizio pubblico collettivo.

Devono essere indirizzate in tal senso le risorse necessarie, con un'effettiva redistribuzione verso il basso dei flussi finanziari pubblici e con la creazione di un efficace ed efficiente servizio pubblico

collettivo che privilegi il trasporto su ferro. Questa è, secondo noi, la risposta puntuale ed importante, anche se non esaustiva, al fenomeno di cui ci occupiamo.

I sistemi locali di mobilità sono lo snodo concreto per una riduzione della quantità di incidenti stradali. Le grandi aree metropolitane chiedono modalità alternative al sistema di mobilità esistente e la soluzione non può essere data dalla terza o quarta corsia, di cui molto spesso si parla anche nei territori interessati, ma da una progressiva diminuzione dell'uso del mezzo privato. Concludo riferendomi brevemente alla questione delle stragi del sabato sera, e lo faccio parafrasando un grande poeta dell'ottocento, Giacomo Leopardi, il quale, parlando del sabato del villaggio, rappresentava la società contadina di allora in cui il sabato era il grande giorno, il giorno in cui i giovani soprattutto godevano intensamente. Io non ho alcuna nostalgia bucolica, anche se ritengo che alcuni valori di quell'epoca dovrebbero essere recuperati, quali esempio di una comunicazione semplice, ma importante, ai fini di solidarietà e coesione sociale. Il nostro sabato purtroppo è il sabato della modernità drammatica per molti giovani, per molti studenti e per molti lavoratori che trovano in quella serata il tempo della liberazione artificiale

[PRESIDENTE](#). Deve concludere.

MARIO RICCI. Concludo, signor Presidente.

Trovano - dicevo - il tempo per uno stare insieme contaminato dai disvalori della perdita del senso di sé e della vita, per liberarsi fittiziamente dai ritmi di lavoro, dai ritmi e dalle tensioni sociali, dai vuoti interiori e dalla solitudine a volte invisibili, che si trasformano in una furia suicida. Ci possiamo interrogare in questo senso...

PRESIDENTE. Mi dispiace, ma il suo tempo è scaduto.

MARIO RICCI. Con questo spirito voteremo la mozione unica che è stata presentata (*Applausi dei deputati del gruppo Rifondazione Comunista-Sinistra Europea - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Uggè. Ne ha facoltà.

Pag. 11

PAOLO UGGÈ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa settimana della sicurezza stradale credo si possa dire che non comincia bene, anzi, comincia male. Comincia male perché abbiamo dovuto assistere al silenzio drammatico della nostra stampa. Quest'oggi, i quotidiani riprendono notizie sicuramente di grande interesse e ci parlano della nuova emergenza siccità, dimenticando di andare a verificare le cause per le quali il paese vive una crisi energetica. Ci si limita ad evidenziare le situazioni evidenti, ma certamente in tutti questi anni poco si è fatto per individuarne le cause. Quando si apre il dibattito sul nucleare evidentemente emergono vecchie ideologie e subito ci si dimentica di quali saranno le conseguenze: innanzi tutto la crisi energetica.

Nella stessa situazione ci troviamo per quanto riguarda la sicurezza stradale. Tutti la invocano, tutti evidenziano la necessità di un intervento da parte dei poteri pubblici. Ieri mattina, però, nel corso di una trasmissione radiofonica, il nostro ministro dei trasporti, interrogato a proposito della sicurezza stradale non trovava niente di meglio che scaricare sul Parlamento, o meglio, su una parte del Parlamento, cioè sull'opposizione, le responsabilità della mancata discussione.

La conduttrice di questa interessante trasmissione diceva: ma cosa fanno i politici? Ma perché non parlano di questo problema che coinvolge pesantemente le famiglie e la società?

Ebbene, ieri il Parlamento ha discusso a lungo di un disegno di legge sulla sicurezza e sulla circolazione stradale ed ha dibattuto i contenuti di una mozione che vede la condivisione di tutti i gruppi e che ha al centro il rispetto e la tutela della vita.

Oggi i giornali tacciono. Non bisogna chiedersi cosa fanno i politici, ma cosa fanno i giornali, cosa fanno i *media*, cosa fa la stampa per evidenziare, per educare la gente alla cultura della vita, per sostituire la cultura della vita a quella dello sballo, quella della responsabilità a quella della deresponsabilità.

Stamani abbiamo appreso attraverso le agenzie di stampa che questa notte, verso le ventiquattro, un rom ubriaco ha

Pag. 12

falciato con un furgone quattro ragazzi ad Appignano, in provincia di Ascoli Piceno.

Ebbene, questo ulteriore episodio ci induce a considerare cosa fare concretamente. Colleghi, credo che quando parliamo di sicurezza dobbiamo smetterla di fare della semplice e sterile demagogia. Dobbiamo partire dai dati oggettivi, quelli statistici. Ho sentito qualcuno prima accennare al fallimento presunto delle iniziative del Governo precedente adottate in materia di sicurezza stradale, quali le modifiche al codice della strada e l'introduzione della patente a punti. Si vada a vedere, quel collega, i dati ufficiali che sono riconosciuti, che sono quelli diffusi dall'Istat e dall'ACI. Nei due anni e mezzo di applicazione della patente a punti i risultati ci dicono che c'è stata una riduzione dei decessi sulle strade pari al 19,5 per cento.

Questi non sono dati dell'opposizione, non sono di Lunardi, ma sono dati ACI ed Istat. Si vada a vedere quali sono le cause che determinano insicurezza sulle strade. Guarda caso tra i primi elementi che vengono indicati c'è la incompatibilità delle infrastrutture con l'incrementato traffico. Allora non è sufficiente dire che il traffico è aumentato, non è sufficiente dire che abbiamo troppi mezzi pesanti sulle strade. A tale proposito dovremmo vedere i dati a livello comunitario e scopriremmo che l'Italia è poco avanti rispetto alla media europea del traffico assicurato attraverso i mezzi pesanti. Ma anche qui dovremmo aprire un ragionamento diverso, e cioè sul cambiamento del modo di produrre, che è passato da un sistema basato sugli *stock* ad uno basato sui flussi.

È chiaro che, se i mezzi di trasporto sulle strade diventano magazzini viaggianti, il traffico aumenta; è chiaro che la flessibilità diventa un elemento fondamentale. Ecco perché bisogna intervenire su quelle che sono le cause reali, e quindi parlare di logistica, di piano della logistica; tutte cose che il ministro Bianchi sembra aver dimenticato o sembra voler affogare in un fantomatico piano della mobilità.

Se le infrastrutture sono l'elemento che incide sulla sicurezza, voglio qui fornire un dato europeo (quindi, anche questo non proveniente dall'opposizione). Si dice che l'Italia è stata il paese in cui negli anni 2002-2003 si è registrato il livello di investimenti più elevato: gli investimenti sono rad

doppiati rispetto ai sei anni precedenti ed essi hanno rappresentato ben il 25 per cento del totale degli investimenti dell'Europa a 27.

Questi sono dati, questi sono interventi concreti che voi avete abbandonato, bloccando le opere pubbliche e creando una situazione di disagio.

Siamo convinti assertori della mozione che indica quelli che sono gli interventi necessari, per creare le condizioni di maggior sicurezza, fare informazione e dare conoscenza di quanto avviene a distanza di un certo numero di chilometri. Dobbiamo porre i soggetti che «si mettono» sulle strade in condizione di sapere che cosa avviene a duecento, trecento o cinquecento chilometri di distanza. Oggi abbiamo un nuovo servizio di informazione che, se le cose vanno bene, fornisce dati che sono in ritardo di tre o quattro ore. È capitato anche a me, recentemente, mentre andavo verso Venezia: sulla corsia opposta dell'autostrada si snodava una coda di dieci chilometri tra Desenzano e Brescia, mentre Isoradio forniva informazioni solo di traffico intenso.

Servono controlli, certezza delle sanzioni e segnaletica chiara! È ora di smetterla di porre limiti inutili, e di «fare cassa» a livello comunale mantenendo per alcuni mesi cartelli che impongono la riduzione di velocità per lavori mettendo proprio in quei luoghi punti di controllo. L'articolo 142, comma 2, del codice della strada stabilisce che questi limiti devono essere rimossi immediatamente, tempestivamente, ma ciò non viene fatto. Non lo fanno i comuni né gli enti proprietari della strada. In

questo modo non si fa certamente sicurezza, come non si fa sicurezza introducendo limiti a livello territoriale per rispondere a esigenze locali. La circolazione è un fatto che va affrontato a livello complessivo, di sistema, di rete. È inutile che chiacchieriamo sugli effetti che determinano le mancanze di interventi e ci lamentiamo ogni volta che si verificano gli incidenti. Dobbiamo invece intervenire sulle cause.

Ritornando all'episodio del rom ubriaco: sicuramente lo stato di ubriachezza è una delle cause fondamentali degli incidenti stradali. Vediamo alcuni dati significativi forniti dall'Organizzazione mondiale della sanità. Il tasso alcolemico allo 0,2 fa sì che il 20 per cento dei soggetti non siano sicuri

Pag. 14

nella guida, manifestano un'iniziale allungamento del tempo di reazione allo stimolo visivo, una riduzione della capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti d'informazioni, tra stimoli visivi e stimoli auditivi. Il tasso alcolemico allo 0,5 fa sì che il 25-30 per cento dei soggetti sia incapace di guidare correttamente e porta a una riduzione della visione stereoscopica e alla riduzione della resistenza visiva all'abbagliamento. Una quota tra il 30 e il 50 per cento degli incidenti stradali gravi o mortali sono da correlare al consumo di bevande alcoliche.

PRESIDENTE. La invito a concludere.

PAOLO UGGÈ. Se questi sono i dati, cari colleghi, e vogliamo veramente intervenire concretamente, domandiamoci cosa possiamo fare in questa materia. Vogliamo introdurre la «tolleranza zero»? Vogliamo affrontare effettivamente le cause che determinano gli incidenti stradali? Smettiamo di fare demagogia, inventandoci dati che non esistono, citando situazioni che sono solo nella fantasia di qualcuno. L'Italia ha avviato un percorso positivo con il Governo Berlusconi e oggi lo vogliamo rafforzare attraverso questa mozione...

PRESIDENTE. Deve concludere, per cortesia.

PAOLO UGGÈ. ... sulla quale esprimeremo voto favorevole. Dobbiamo portare avanti questo percorso con serietà, partendo dai dati, eliminando le forme di demagogia, per dare certezza dell'applicazione delle sanzioni rapportate a quelli che sono i comportamenti, e non fare, diciamo così, una battaglia al massacro. Dobbiamo far vincere la cultura della vita rispetto alla cultura della non vita (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Beltrandi. Ne ha facoltà.

MARCO BELTRANDI. Signor Presidente, come già avevo preannunciato ieri, noi voteremo a favore di questa mozione, perché è ben scritta, sia nelle premesse sia nella parte dispositiva. Ci sono tutte le questioni rilevanti per uno stabile incremento della sicurezza stradale, e anche in un ordine

Pag. 15

condivisibile di priorità. Non c'è solo e tanto l'incremento delle sanzioni per gli automobilisti, ma prima ancora sono previsti interventi strutturali sulle strade, che non possono essere a «costo zero», e l'incremento dei controlli.

Con questo evidenzio anche con piacere come lo sforzo «bipartigiano», coronato da successo pieno, abbia consentito di raggiungere una buona, opportuna ed efficace sintesi. Almeno in questa occasione ciò va senz'altro riconosciuto. Ci auguriamo che l'intervento dell'Esecutivo in materia vorrà e saprà seguire quanto stabilito nella mozione (*Applausi dei deputati del gruppo La Rosa nel Pugno*).

Pag. 16

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Giovanardi. Ne ha facoltà.

CARLO GIOVANARDI. Signor Presidente, innanzitutto vorrei sottoscrivere la mozione Meta n. 1-00147, in concomitanza della quale sono state ritirate le mozioni di cui discutemmo in quest'aula alcune settimane fa, che riguardavano specificatamente una questione che anche in questa mozione viene affrontata: il problema delle stragi del sabato sera. Nella mozione all'ordine del giorno si impegna il Governo ad aderire ed a sostenere tutte le iniziative che sabato 28 aprile si svilupperanno a favore di una notte ad incidentalità zero tramite l'incentivazione, in collaborazione con gli enti locali, dell'uso dei mezzi di trasporto pubblico e della rinuncia volontaria all'uso dei mezzi privati, nonché a promuovere una volta all'anno un sabato a incidentalità zero. Questo perché, nel complesso delle questioni sollevate sull'incidentalità nell'ambito della settimana mondiale dell'ONU sugli incidenti stradali. In Italia vi è una specificità negativa, tragica e terribile.

Abbiamo sottolineato come in Italia, negli ultimi quattro anni, il venerdì ed il sabato sera siano deceduti tanti ragazzi quanti soldati americani sono morti in quattro anni nella guerra in Iraq. Tremila soldati hanno perso gli americani in guerra, tremila ragazzi sono morti negli ultimi quattro anni sul fronte del divertimento. A questo numero si aggiungano i circa diecimila che hanno perso la vita negli ultimi dieci anni. È la prima causa di morte dei giovani nel nostro paese. Ci troviamo di fronte ad un sovrappiù di incidenti: ci sono due decessi ogni 100 incidenti in Italia negli altri giorni della settimana e nelle altre notti della settimana, mentre ci sono 4,8 morti ogni 100 incidenti nelle ore notturne del venerdì e del sabato che vanno dalle due alle sei del mattino. Tutti gli incidenti sono ripetitivi, l'ultimo di questa settimana, in cui hanno perso la vita una ragazza di 16 anni e due ragazzi di 17 anni, è il classico incidente da strage del sabato sera: tre e mezza del mattino, nessun segno di frenata, a due chilometri da casa e, purtroppo,

Pag. 17

il guidatore è risultato positivo all'etilometro. Sono quindi le concause che conosciamo: la stanchezza, la carenza di sonno, l'impasticcamento e, molte volte, l'alcool.

Spesso questo circuito infernale, questo nomadismo senza regole tra i locali di trasgressione e sballo

comporta che ogni sabato e venerdì sera ci sia un sacrificio umano, perché tale diventa, di un numero sterminato di giovani che perdono la vita o rimangono permanentemente lesi, con costi umani e sociali terribili, che gravano sulla società italiana.

Questo segnale a che cosa serve? Devo dire che il Parlamento si affianca ad una mobilitazione straordinaria della società civile: da Fiorello a *Zapping* (Forbice ha raccolto le firme e le adesioni a questa iniziativa), al quotidiano nazionale *il Resto del Carlino*, al Milan, alla Fiorentina, ai campioni dello sport ed a decine di enti locali, province e regioni. Cosa rappresenta il tentativo di questa notte del 28 aprile? L'obiettivo è quello di alzarsi domenica mattina e scoprire finalmente che ci si può divertire andando in discoteca, al pub, al ristorante o al bar con i mezzi pubblici, a piedi, in bicicletta, o con qualsiasi altro mezzo, ma in sicurezza. Invitiamo i genitori quella notte a non dare la macchina privata ai figli e invitiamo anche tutti i colleghi, così come io ho fatto, ad organizzare incontri con familiari ed amici in quella notte, raggiungendo i locali utilizzando possibilmente i mezzi pubblici, dimostrando, quindi, che una società come quella italiana, davanti a questa strage infinita, non può rimanere inerte. Ho fatto un paragone. Quando siamo andati ai funerali dei due alpini che sono morti in Afghanistan, ai quali erano presenti il Capo dello Stato, il Presidente del Consiglio e tutti i ministri, vi è stata una grande commozione, ma ho sottolineato più volte che non c'è meno commozione il lunedì o il martedì, quando si tengono i funerali di questi ragazzi di 17 o di 18 anni, che oltretutto cadono sul fronte del divertimento.

Molte volte ci sono anche gli interessi economici di gestori disonesti, gente che fa veicolare la droga, che sulla trasgressione o sullo sbalzo costruiscono la loro fortuna. Ci sono migliaia di gestori onesti, ma c'è anche chi specula sui giovani

Pag. 18

e specula fino a togliere loro la vita perché li mette in condizione di guidare in quelle ore della notte in cui non c'è sicurezza.

PRESIDENTE. Deputato Giovanardi, la prego di concludere.

CARLO GIOVANARDI. Ho concluso, Presidente. Ribadisco l'adesione a questa mozione, che credo sia unitaria, e formulo l'invito che il 28 aprile costituisca un impegno per tutti per dimostrare che questa strage può essere fermata (*Applausi dei deputati del gruppo UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro)*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Mura. Ne ha facoltà.

SILVANA MURA. Onorevoli colleghi, la mobilità dei cittadini è una necessità prima ancora di un loro diritto ma lo sviluppo della mobilità di massa, basato sui mezzi privati, ha prodotto e sta producendo in tutto il mondo una vera e propria carneficina, paragonabile per dimensioni alle morti causate dalla malaria, con 1 milione 200 mila decessi all'anno e 50 milioni di feriti (come viene giustamente ricordato nella mozione che stiamo votando).

Sinceramente, sono rimasta sconvolta nell'apprendere dal recentissimo rapporto dell'Organizzazione mondiale della sanità che, in tutto il mondo, sulle strade, muore un ragazzo ogni novanta secondi, una media agghiacciante (succede anche adesso mentre stiamo parlando).

Per il ruolo importante che l'Italia riveste fra i paesi più industrializzati del mondo, abbiamo il dovere di attivarci presso gli organismi internazionali, dall'ONU alla Banca mondiale, per supportare un piano d'azione globale decennale per migliorare la sicurezza stradale nei paesi in via di sviluppo, così come proposto dalla Federazione internazionale dell'automobile con una petizione alle Nazioni Unite. Allo stesso tempo, saremo utili a noi stessi e agli stessi paesi in via di sviluppo se sapremo risolvere e superare le carenze strutturali ed i ritardi che il nostro Paese ha accumulato nel contesto europeo ed internazionale.

Pag. 19

L'obiettivo rivendicato dalla mozione presentata e condivisa dall'intero Parlamento di dimezzare, entro il 2010, il numero delle vittime, così come stabilito dal programma di azione europea varato nel 2000, deve rappresentare soltanto una tappa, pur difficile, di un cammino che riduca ulteriormente il bilancio drammatico di vite spezzate sulle nostre strade. Questo è un problema che, da molto tempo, si pone all'attenzione dell'opinione pubblica in tutta la sua gravità e che, finora, è stato affrontato con scarsi risultati e con insufficiente impegno rispetto alle conseguenze drammatiche, sociali ed economiche che produce.

La mozione che ci apprestiamo a votare ha un altro merito, quello di essere stata sottoscritta da tutti i gruppi parlamentari e di avere ricevuto il consenso unanime di tutta la Camera. Questa unità di intenti della classe politica nazionale può diventare un punto di riferimento per l'intera nazione, dimostrando che, sulle questioni fondamentali, il Parlamento sa essere unito e rappresentare l'interesse generale. Si tratta di un atto politico reso ancora più importante dal punto di vista simbolico perché cade nella prima settimana mondiale della sicurezza stradale.

Non entrerò nel merito di tutte le misure che impegneranno il Parlamento e il Governo, già nei prossimi giorni, nella discussione del disegno di legge n. 2480 perché riflettono in gran parte le mie convinzioni e quelle dell'intero gruppo Italia dei Valori: l'aumento dei controlli sulle strade, il contrasto dell'abuso di sostanze alcoliche e stupefacenti, la riforma del codice della strada, gli interventi sulle infrastrutture e sull'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, la formazione degli automobilisti e degli stessi formatori, nonché le campagne di sensibilizzazione dell'opinione pubblica. Sono tutte proposte scaturite dal dibattito che si è tenuto alla Camera negli ultimi giorni.

Il gruppo Italia dei Valori ha partecipato con spirito costruttivo al dibattito sulle stragi del sabato sera, presentando una propria mozione ed auspicando che la Camera potesse fornire una risposta unitaria ad un problema che riguarda tutti i cittadini. In quella occasione abbiamo lavorato perché

Pag. 20

si arrivasse ad un testo che potesse essere condiviso ed approvato da tutti: lo abbiamo sottoscritto e convintamente lo voteremo.

Ciò che dovremmo ottenere con tutti i mezzi a disposizione è la collaborazione delle associazioni delle famiglie delle vittime della strada e delle associazioni dei pubblici esercizi al fine di proporre nuovi stili

di vita per i nostri ragazzi, che servano a prevenire le morti del sabato sera, che rappresentano la prima causa di decesso per i giovani tra i diciotto e i trent'anni. La media gioventù non può continuare a morire sulle strade inutilmente, con grave danno per le proprie famiglie e l'intera società.

Queste tragedie riflettono una concezione della vita e un modo di viverla che, rincorrendo falsi miti, conducono all'autodistruzione. Immaginiamo, invece, un futuro per i nostri figli nel quale possano crescere nel segno dell'umanità, della cultura, di una qualità ricca di relazioni umane, dove si affermi l'essere e non l'apparire, la cultura della vita e non della morte.

Come appare evidente, questo dibattito non può che obbligarci a ridiscutere il tipo di società che abbiamo costruito e che vogliamo lasciare in eredità alle future generazioni. A fronte di grandi conquiste nel campo tecnologico e scientifico, nello stesso modo non siamo riusciti a sviluppare una concezione della vita più umana e più rispettosa della vita stessa.

A partire da questo dibattito, che unisce tutto la Camera, voglio augurarmi che, sulle questioni fondamentali, sapremo ritrovare la stessa unità di intenti anche in futuro.

Questa è la migliore risposta che possiamo dare ai cittadini, che la stanno attendendo da troppo tempo. Per questo motivo, dichiaro il voto favorevole dell'Italia dei Valori (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Garnero Santanchè. Ne ha facoltà.

DANIELA GARNERO SANTANCHÈ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto, intervengo per apporre la mia firma su questa mozione, che recepisce anche la mozione che avevamo presentato insieme al collega l'onorevole Giovanardi.

Credo che oggi questo passaggio parlamentare sia importante, innanzitutto perché non si poteva più fare finta di nulla. Molto spesso noi stessi siamo stati un po' partecipi con la nostra indifferenza al bollettino che tutti i lunedì mattina leggevamo sui giornali, apprendendo, nell'indifferenza, alcune volte, la morte di tanti nostri giovani.

Non mi dilungo sui dati, perché i miei colleghi, che mi hanno preceduto su questo argomento, hanno già avuto modo di indicare le cifre impressionanti relative alle giovani vittime di tutti i *weekend* sulle strade. Anche l'orario ci deve fare riflettere.

Credo che dovremmo ragionare su una questione più importante, ossia la sacralità della vita e la cultura della vita, che fa parte della nostra cultura occidentale. Troppo spesso diamo ai nostri giovani - con quell'indifferenza di cui dicevo prima - il potere, nelle loro mani, di autodistruggersi.

Credo che questa mozione sia importante, anche se non basterà per risolvere il problema, perché si tratta anche di una questione culturale, nel senso che dovremmo fare di più, tutti insieme, ed impegnarci per la cultura della vita e per far capire ai giovani - credo di poterlo affermare, come donna del mio tempo - che nessuno di noi è contrario al divertimento. Il nostro *slogan* era appunto: Accorcia la notte e allunga la vita.

In questi giorni, ho avuto modo di parlare con molte associazioni e con le famiglie delle vittime della strada e, peraltro, debbo dire che la società civile ha partecipato moltissimo, perché moltissime sono le iniziative assunte all'interno delle loro associazioni. Devo dire con soddisfazione che ho riscontrato che anche i giovani, coloro che sono *opinion* nel nostro Paese, si impegnano su questa tematica. Mi

riferisco, ad esempio, a Fiorello, che ha fatto più di una trasmissione, come *Zapping*, e ad alcuni quotidiani, che ne hanno fatto una vera e propria campagna.

Credo che stiamo andando nella giusta direzione, perché forse abbiamo aspettato troppo tempo. Nella passata legislatura c'è stato per me un giorno molto triste quando il ministro Giovanardi presentò una sua proposta di legge che per un solo voto non venne approvata.

Ebbene, quello è un voto che pesa, che ha pesato e che continuerà a pesare, anche perché credo che non solo il Parlamento, ma un'intera Nazione, quando non si batte per la difesa dei propri giovani, dovrebbe svolgere una riflessione molto amara. Non ci può essere un paese che non investa sui giovani e in questo caso si tratta di investire sulla loro vita e di preservarla, perché spesso non si capisce o si rimanda la comprensione delle conseguenze, che possono essere per tutta la vita, non solo per chi muore ma anche per chi rimane, per il dolore straziante delle famiglie: non c'è dolore peggiore di quello provocato dalla perdita di un figlio.

Allora, oggi è stato compiuto un passo avanti: vi è una mozione unitaria, che credo vedrà il voto dell'intero Parlamento, ma non basta.

Sarà importante, questa volta, il 28 di aprile, che ci siano più iniziative possibili a sostegno di questa campagna - secondo me, dobbiamo far sì che questa data diventi fissa, ossia che ogni anno, il 28 aprile (o in un'altra data sulla quale accordarci) ci sia una «notte simbolo» - per poter finalmente leggere sui giornali del giorno dopo che c'è stata mortalità zero.

Si vieta la circolazione stradale, come abbiamo visto in molte regioni del Nord e in molte città, a causa delle polveri sottili. Bene: io credo che vietare la circolazione stradale per una notte, dalle 22 alle 6, sia un'iniziativa assolutamente giusta. Vanno bene anche i provvedimenti che sono stati presi per affrontare questo problema. Li abbiamo sentiti elencare prima, poiché sono contenuti nel disegno di legge. Io insisto nel dire che non basta, che ci abbiamo messo molto tempo e che oggi è sicuramente un inizio. Tuttavia, dobbiamo proseguire

su questa strada e dobbiamo continuare anche con iniziative che ricordino il più spesso possibile, ai nostri giovani, la cultura del divertimento.

Ritorno ancora un secondo, Presidente, sul valore della sacralità della vita, perché credo che la vita stessa non sia un bene disponibile per noi umani e che non possiamo accreditare la cultura delle scelte sbagliate. Allora, dobbiamo veramente impegnare tutto il Parlamento, al di là delle distinzioni o delle appartenenze, perché, quando si parla di questi temi, ritengo che la condivisione dovrebbe nascere spontanea. Oggi, forse l'approvazione di questa mozione sancisce anche questo principio, che spesso non è così scontato. Pertanto, proprio per i motivi che ho illustrato, il gruppo Alleanza Nazionale voterà a favore della mozione in oggetto (*Applausi dei deputati dei gruppi Alleanza Nazionale e UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro) - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Barani. Ne ha facoltà.

LUCIO BARANI. Signor Presidente, anche il nostro gruppo vuole portare il proprio contributo, esprimendo un voto favorevole su questa mozione sulla sicurezza stradale, in coincidenza con la settimana mondiale proclamata dalle Nazioni Unite. Vogliamo, ovviamente, oltre ad apporre la nostra firma sulla mozione, ricordare anche Kofi Annan, il segretario generale dell'ONU, il quale, proprio nell'ottobre 2005, in occasione dell'istituzione della prima settimana mondiale sulla sicurezza stradale, ha voluto, con forza, che questa fosse in celebrata in tutto il mondo.

Diciamo la verità: la vera scossa al ministro dell'interno, Giuliano Amato, l'ha dato un appello significativo, apparso su giornali autorevoli, firmato da Massimo Gramellini, Michele Serra e Beppe Severgnini. Questo appello è diventato un vero e proprio «manifesto» contro tanta retorica inutile, che ho ascoltato anche da molti colleghi in quest'aula, sulle stragi del sabato sera. Non ce la possiamo prendere con i giovani: in qualche modo, ciò ha creato imbarazzo al ministro, tanto che egli si è sentito subito in dovere di rispondere: lei tenga duro, Severgnini, la Polizia farà la sua parte.

Giova, allora, rileggere in quest'Assemblea, quanto è scritto in tale autorevole appello. Dall'inizio dell'anno, sono morti

Pag. 24

sulla strada più giovani italiani che in tutte le missioni militari, dal 1945 in poi, del nostro paese. Per interrompere questo suicidio collettivo «a puntate», il Governo si accinge a dettare regole ed a inasprire sanzioni, attraverso un disegno di legge, presentato in questa Camera, che abbiamo discusso ieri, che è solo repressivo, poiché si tratta solo di norme speciali. Come già il Governo precedente, ingrandisce il cartello «attenti al cane», senza rendersi conto che «il cane» non c'è! Il «cane» sono le auto della polizia, dei carabinieri e dei vigili urbani, le quali dovrebbero controllare il territorio, dissuadendo gli ubriachi dal salire in auto o sottoponendo i sospetti alla prova del palloncino.

Segnalo che in Germania, dove bevono «peggio» - ma non meno che da noi -, le stragi del sabato sera non esistono più, e neppure in Francia. Ciò non in virtù di un miracolo, o della particolare resistenza alcolica degli «indigeni». Il crollo degli incidenti, infatti, ha coinciso con la decisione di far sostare una pattuglia di agenti davanti ai locali «a rischio».

Che cosa costa imitarli? Nelle casse dello Stato ci sono 37 miliardi di entrate fiscali *extra*: potremmo permetterci di usarne qualcuno per pagare gli straordinari alle Forze dell'ordine; persino la Federvini ha promesso un aiuto in tal senso.

Se il numero di incidenti crollasse di colpo, sapremmo di essere sulla strada giusta, e, quindi, coraggio, ministri Amato, Bianchi, Melandri, Di Pietro: fatelo per i ragazzi e un po' anche per i genitori, che passano le notti in bianco in attesa di una porta che si apre e non di un telefono che squilla.

Proprio qui sta il punto della denuncia: lo Stato decide di usare metodi repressivi forti, senza disporre poi degli effettivi strumenti per applicarli, ma questo in gergo si chiama demagogia. I dati sono risaputi e riportati abbondantemente sulla stampa: essi ci dicono che solo il 3 per cento delle patenti italiane è stato controllato con l'etilometro rispetto al 16 per cento della media europea e al 38 per cento dei paesi più severi (ad esempio, in Francia 8 milioni di controlli l'anno, in Spagna 4 milioni, in Italia 200 mila). Ma di cosa stiamo parlando, onorevoli colleghi? Su 35 milioni di patenti italiane ciò rappresenta una probabilità di controllo ogni centosettantacinque anni: questo è statistica,

una scienza, non chiacchiere o demagogia. Guardate i numeri che la scienza statistica ci mette a disposizione e riflettete. Fate funzionare i neuroni: si dovrebbe far funzionare il nostro Governo! Leggiamo ora che l'obiettivo di questo Governo è quello di arrivare ad un milione di controlli nel 2007, cifra ancora modesta che di per sé denuncia il fatto di essere ben lontani dal numero dei controlli effettuati dai paesi che hanno risolto il problema delle stragi del sabato sera.

Verrebbe da chiedere, inoltre, se si intendono eseguire questi controlli sempre con quei quattro poliziotti che circolano per le strade durante le ore notturne. È infatti sufficiente leggere qualunque rapporto dei sindacati delle forze dell'ordine per conoscere le condizioni da terzo mondo, lo spreco organizzativo, gli organici ridotti ed il livello degli stipendi che vengono attribuiti alle nostre forze di polizia.

Del resto, se il senso di insicurezza è aumentato nei cittadini - come è dimostrato da altra indagine statistica -, ci dovrà pur essere un motivo, ed il vero motivo è anche questo Governo.

Il problema quindi non è tanto istituire un ennesimo codice etico, ma vedere quanta parte del «tesoretto» si è disposti ad investire per aumentare gli organici e le dotazioni dei servizi dell'ordine. Quanto? È questa la cifra che desideriamo conoscere.

Infine, leggiamo nel provvedimento all'esame che ai gestori - titolari o concessionari che siano - delle dodici tratte autostradali individuate come pericolose su tutto il territorio italiano, è fatto obbligo di provvedere con priorità ad ogni forma di intervento manutentivo, modificativo o quant'altro possa garantire migliori condizioni di sicurezza.

Cosa vuol dire «fatto obbligo», se in questo disegno di legge recante disposizioni in materia di autotrasporto merci e circolazione stradale al punto 10 non è previsto nemmeno un euro di multa, mentre si prevedono 24 mila euro a chi si trova con l'etilometro alterato? Ciò significa che questo Governo protegge le multinazionali che gestiscono le autostrade: vergogna! Si predispone un provvedimento con un articolo che

non contiene alcuna sanzione per i forti. Questo Governo è dunque forte con i deboli e debolissimo con i forti, i quali sono peraltro i suoi finanziatori.

Se non vengono previste sanzioni precise, rischiamo di restare con una bella dichiarazione di principio e niente di più.

In particolare, si può evidenziare che, in materia di abuso di alcool e droghe nei luoghi di divertimento, le misure preventive messe in atto da anni (biglietto gratis a chi non beve e che poi guida la macchina, chiusura ad una certa ora del locale, trasporto pubblico notturno per la discoteca, guidatore scelto per il rientro a casa, e via dicendo) possono dimostrarsi utili per contrastare i pericolosi effetti collaterali provocati dalla «cultura dello sbando», ma rappresentano anche dei deleteri palliativi, che vanno a legittimare la grave degenerazione culturale esistente, responsabile di tanti funerali, disabilità permanenti, occupazione di posti in ospedale e nei pronti soccorsi.

L'attuale disegno di legge allo studio del Governo appare deludente, in quanto, mentre da una parte interviene sui cosiddetti rimedi palliativi, dall'altra si rende colpevolmente latitante nell'affrontare alla

radice le cause del fenomeno. Inoltre, appare francamente contraddittorio, da un lato, giungere ad un terrorismo sanzionatorio sulle stragi e, dall'altro, vedere il ministro Livia Turco proporre l'innalzamento della quantità di *cannabis*.

Concludendo, signor Presidente, noi del gruppo Nuovo-PSI abbiamo un consiglio da dare.

Non condividiamo il disegno di legge proposto dai ministri Bianchi, Amato, Mastella e Di Pietro. La vera prevenzione degli incidenti stradali e delle stragi del sabato sera, forse, è quella di vedere questi quattro ministri dimissionari e sostituiti da altri più capaci.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Tassone. Ne ha facoltà.

Pag. 27

MARIO TASSONE. Signor Presidente, una mozione, un atto di indirizzo parlamentare è sempre un aspetto importante e significativo, e, a mio avviso, questa mozione dà un'indicazione molto forte anche al Governo. Il Governo l'ha accettata e potremmo essere tutti soddisfatti, visto e considerato che la mozione porta la firma di tutti i gruppi parlamentari, di maggioranza e di opposizione.

Credo, però, che dovremmo fare un'ulteriore riflessione e dovrebbe farla anche il Governo: dovremmo capire cosa si deve fare per quanto riguarda la sicurezza stradale all'interno del nostro paese. Molti colleghi hanno rilevato che si è perso quel clima che si era determinato nella scorsa legislatura. Il provvedimento che va sotto il nome di «legge sulla patente a punti» aveva raggiunto alcuni obiettivi importanti e significativi: la diminuzione del 20 per cento dei morti sulla strada è certamente un obiettivo importante e fondamentale. Certo, le norme hanno agito, ma anche in quella occasione avevamo detto che non erano sufficienti, che non era sufficiente la sanzione e, quindi, la repressione; quello che mancava e quello che manca - anche nei provvedimenti che sono al nostro esame - è una capacità di fare prevenzione all'interno del nostro paese e, quindi, di puntare tutto sulla formazione e sull'educazione.

Non voglio fare alcuna polemica nei confronti del Governo e, in particolare, del viceministro, ma certo quel clima si è perso, si è andato via via stemperando: si sta dissipando una serie di motivazioni e di idealità che noi avevamo arricchito in una certa stagione, per quanto riguarda la difesa della vita e della famiglia. Come giustamente è stato rilevato, infatti, i morti sulle strade portano alla disintegrazione della famiglia almeno per l'80 per cento.

Il Governo sta agendo attraverso una serie di iniziative che ci preoccupano fortemente: qui bisogna capire se prevale il profitto, l'interesse economico oppure la tutela della vita. Molte volte ritengo che prevalgano, invece, il profitto, l'interesse economico, l'interesse di alcune corporazioni molto attive in questo settore. Quando vedo, ad esempio, che il Governo

Pag. 28

dimostra veramente miopia - prorogando l'entrata in vigore delle fasce retroriflettenti, che agiscono per la prevenzione delle stragi del sabato sera -, ritengo che ci troviamo di fronte ad una situazione di lassismo, ma, soprattutto di scarsa attenzione rispetto ad un fenomeno che non può essere sottaciuto.

Quando vedo che il Governo accantona un provvedimento che era stato assunto sulla razionalizzazione della segnaletica stradale, ritengo che ci troviamo in presenza di una serie di atti politici, non consequenziale rispetto alla gravità di un fenomeno che non può riguardare, colleghi, semplicemente un ministero. Ho detto anche ieri, in sede di discussione sulle linee generali, che questo è un tema che coinvolge la scuola, le famiglie, tanti ministeri e la società civile. Ecco perché il tema della sicurezza stradale e quello della competenza, signor Presidente, dovrebbero essere considerati dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Alla fine della legislatura avevamo approvato, in un decreto-legge convertito in legge, un osservatorio sulla sicurezza nei trasporti.

Abbiamo avanzato una proposta su una agenzia per la sicurezza dei trasporti nel loro complesso. Se il Governo ha la volontà di affrontare questo tema in termini più impegnativi, certamente anche questo provvedimento dovrà andare avanti e avere un suo riscontro ed una sua soluzione. Ritengo che vi siano altri momenti, tanti altri momenti, e che certamente con le sole sanzioni non si esaurisca la soluzione di questo problema. Non vorrei che questa mozione - e concludo veramente, signor Presidente -, fosse semplicemente un «contentino» in coincidenza della settimana dedicata dall'ONU alla sicurezza stradale.

PRESIDENTE. Deve concludere onorevole Tassone.

MARIO TASSONE. Sarebbe poca cosa: avremmo fatto una mozione, avremmo anche coinvolto l'onorevole Giovanardi nelle sue motivazioni per quanto riguarda le stragi del sabato sera, ma non avremmo concluso molto e avremmo semplicemente derubricato come un fatto burocratico e gestionale anche questo tema e questo argomento (*Applausi dei deputati del gruppo UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro - Congratulazioni)*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Boato, ne ha facoltà.

MARCO BOATO. Signor Presidente, sarò molto breve. I Verdi, con il collega Bonelli, hanno già sottoscritto questa mozione unitaria condivisa da tutti i gruppi sulla sicurezza stradale in coincidenza con la settimana mondiale proclamata dalle Nazioni Unite. Poco fa ho aggiunto anche la mia firma alla mozione e credo che sia pienamente condivisibile non soltanto ciò che è contenuto nelle varie premesse a questo atto di indirizzo ma in primo luogo che sia pienamente condivisibile l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime, come stabilito dal programma di azione europea del 2000. Ovviamente tutti noi auspichiamo che si arrivi a qualcosa di più che dimezzare il numero delle vittime entro il 2010, ma nella mozione sono contenuti una serie di impegni nei confronti del Governo realistici e condivisibili che coinvolgono non solo l'attività del Governo a livello nazionale ma anche il ruolo degli enti locali, delle associazioni delle famiglie delle vittime della strada, delle associazioni dei gestori degli esercizi di ritrovo, di intrattenimento e soprattutto il coinvolgimento dei giovani sui temi della prevenzione e della sicurezza

Per questi motivi, Signor Presidente, confermo il voto favorevole del gruppo dei Verdi. .

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 10,50).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

(Ripresa dichiarazioni di voto)

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

Pag. 30

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, l'iniziativa di oggi ci porta ad esprimere un voto relativamente ad un impegno che evidentemente non si rivolge solo alle politiche dei trasporti e di sicurezza dell'Europa rispetto ad un ambito più complesso, ma impegna anche il Governo ed il Parlamento ad adottare tutta una serie di iniziative di carattere legislativo volte a portare il paese verso una direzione che ha avuto particolare successo in altri paesi in rapporto alla sicurezza stradale.

Durante la passata legislatura il problema è stato affrontato in più direzioni. Uno dei problemi molto sentiti in questo paese è il ritardo infrastrutturale, non solo in termini di quantità di infrastrutture disponibili sul mercato soprattutto trasportistico sul piano strettamente economico, ma anche in rapporto alla qualità delle infrastrutture. Le battaglie di tante categorie in questi anni stanno a dimostrarlo: la categoria dei motociclisti ha chiesto per anni attraverso i suoi rappresentanti infrastrutture che prevedessero dispositivi a tutela del grande rischio al quale è sottoposto evidentemente il mondo delle due ruote. È stato introdotto un importante strumento che ha modificato il codice della strada, sono stati individuati nuovi dispositivi in termini di sicurezza, è stata introdotta, come già ricordato, la patente a punti che ha ridotto oggettivamente le morti sulle strade.

Rimane però un problema culturale di fondo. Noi ci troviamo oggi a fare una sintesi di un dibattito che è vivo nel paese da anni. È stato affrontato il problema partendo dalla cosiddetta mozione Giovanardi che sollecita un impegno rispetto alle stragi del sabato sera. La Lega ha assunto n'altra iniziativa sempre volta a promuovere l'educazione stradale. Non abbiamo individuato, invece, come problema centrale - questa è una battaglia che porteremo avanti nei prossimi anni - quello dell'autoveicolo e della limitazione della sua circolazione come deterrente all'abuso, durante il fine settimana, di sostanze stupefacenti ed alcoliche. Noi riteniamo che debba essere ricercato il giusto equilibrio tra la libertà di circolazione ed un'educazione stradale che si colloca a monte: non a caso, nella passata legislatura - mi auguro che il Governo accolga

Pag. 31

il mio invito - è stata votata all'unanimità in Commissione (quindi, non si tratta di un discorso di destra o di sinistra) una risoluzione che, presentata dalla Lega Nord ma sottoscritta da tutti gruppi

parlamentari, non ha avuto attuazione. Mi auguro che si provveda durante questa legislatura, proprio in risposta all'impegno che oggi tutti assumiamo.

Deve trattarsi, però, di una risposta concreta: più specificamente, occorre che il Ministero dei trasporti si faccia promotore di alcune iniziative. In particolare, potrebbero essere proposte ai giovani le cosiddette pubblicità *shock*, già utilizzate in altri paesi europei e soprattutto negli Stati Uniti, che mostrano ai giovani gli effetti devastanti causati dagli incidenti.

Oggi c'è ancora una cultura che, per pudore, non so per quale motivo, tende a spettacolarizzare la distruzione dell'autoveicolo a seguito dell'incidente, ma non fa vedere gli effetti che l'incidente medesimo provoca sulle persone all'interno dell'abitacolo (le quali, magari, sopravvivono). Ne ho esperienza diretta perché mi sono fatto mandare alcuni *spot* pubblicitari. Ad esempio, è stata organizzata dal governatore del Texas, qualche anno fa, un'apposita campagna: sono state intervistate persone che hanno riportato danni fisici irreversibili, le quali sottolineavano, come *testimonial*, la necessità di condurre gli autoveicoli in maniera molto più responsabile e molto più sicura. Vi assicuro, colleghi, che quelle immagini, che hanno scioccato me, potrebbero avere lo stesso effetto anche sui nostri giovani, i quali non hanno, spesso, la consapevolezza diretta, e reiterata, di quello che accade quando si guidano veicoli in uno stato psicofisico non perfetto.

È arrivato il momento, anche nel nostro paese, di provocare una discussione al riguardo (può farlo anche un soggetto pubblico, una pubblica amministrazione o lo stesso Governo). Noi dobbiamo avere il coraggio di farlo: al voto parlamentare deve seguire un'azione di pubblicità educativa! Vi assicuro che sono tanti i *testimonial* silenziosi che potrebbero dare la loro disponibilità ad affrontare il problema. Non è corretto, invece, demonizzare, come spesso è stato fatto in quest'aula, le attività imprenditoriali; non è accettabile, al di là del valore simbolico,

una sospensione della circolazione in un dato *week-end* dell'anno: può servire a far discutere, ma non si può comunque mortificare la libera circolazione.

La richiesta della Lega, che è stata accolta solo in parte nella mozione Meta n. 1-00147, che comunque voteremo, era di non limitare la circolazione, ma di ipotizzare un fine settimana con il divieto di somministrazione di alcolici all'interno delle discoteche ed all'interno dei locali in cui si vendono i superalcolici, proprio per dimostrare che il problema è costituito dall'abuso dell'alcol e non dall'utilizzo dell'autoveicolo.

In questo senso vanno intese tutte le iniziative che sono indicate nella premessa della mozione Meta, che riprende alcune argomentazioni già contenute nella mozione Maroni ed altri, proprio per sottolineare che si tratta di un problema di carattere educativo. Paesi come la Gran Bretagna, che ha una lunga tradizione legata ad uno stile di vita molto «esasperato» (dal punto di vista del modo in cui i giovani ed i meno giovani stanno insieme), hanno comunque individuato alcuni strumenti. Ad esempio, le associazioni delle vittime della strada hanno proposto che una persona, durante un fine settimana, non utilizzi sostanze alcoliche. È una cosa che si può fare, non mortifica nessuno anzi, salva decina e decine di vittime.

Un problema presente in questo paese, e lo dimostrano le statistiche dopo la modifica al codice della strada in termini di patente a punti, è legato al sistema dei controlli. Quando le Forze dell'ordine sulle strade erano coinvolte in misura rilevante attraverso controlli fatti a tappeto si è registrata una caduta del numero delle vittime della strada e degli incidenti, perché vi era la consapevolezza del controllo.

Ma era un controllo di tipo fisico che creava in ogni caso una deterrenza a monte. Non credo che gli autovelox vadano invece in quella direzione; trattandosi di un tentativo *ex post* di svolgere una funzione di deterrenza l'autovelox ha dato spesso luogo ad abusi da parte di alcune amministrazioni locali che lo hanno utilizzato come un prelievo improprio sul piano fiscale, posizionando tali strumenti in postazioni collegate non alle esigenze di sicurezza, ma a quelle di cassa dei comuni: questo non è accettabile. Manca una cultura di fondo che concepisce

Pag. 33

tale strumento come un modo per salvare vite e non per far fare cassa per le amministrazioni. Va quindi regolamentato l'utilizzo dell'autovelox in funzione della deterrenza.

Ciò oggi può costituire un termine di paragone; si deve consentire alle attività commerciali di continuare a svolgersi in modo assolutamente sereno, senza essere demonizzate; né devono essere assunte posizioni demagogiche e simboliche, come ad esempio quella di non utilizzare il mezzo di trasporto privato perché dopo una settimana si torna a farne uso. Occorre invece una costante presenza educativa che dimostri nei fatti che la vita è un valore. Non deve «passare» il principio secondo cui, come accade oggi, tutte le menomazioni fisiche e tutti i drammi umani devono essere nascosti e messi nel dimenticatoio. Basta vedere la pubblicità di oggi e la spettacolarizzazione; come dicevo prima, sui giornali e sui *media* si fanno vedere le automobili ma non si mostra mai cosa accade alle persone che hanno subito degli incidenti. Bisogna superare questo tabù come è avvenuto in certi paesi; gli Stati Uniti, per esempio, lo hanno fatto senza veli, testimoniando cosa accade ad una persona che subisce un incidente grave. Questo deve diventare il simbolo del valore della vita, che è alla base del senso della mozione; non si tratta solo di un invito a definire nuove regole (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Fabris. Ne ha facoltà.

Pag. 34

MAURO FABRIS. Signor Presidente, desidero ringraziare la Presidenza, la Conferenza dei capigruppo e il presidente Meta per aver voluto inserire, assieme alla Commissione trasporti della Camera, il presente dibattito proprio all'interno della settimana promossa dall'ONU per la sicurezza stradale. Ciò rappresenta un segno politico importante che spero venga accolto e diffuso nel nostro Paese, perché di discussioni come queste ce n'è veramente bisogno. Mi rivolgo anche a quei colleghi che, purtroppo, non hanno perso occasione - come dimostrano gli interventi del collega Barani e anche del collega Uggè - per usare questi temi per fare una misera polemica di natura politica. Penso che su materie come questa non si possa scherzare, non si possa renderle oggetto di polemica di natura partitica o tra maggioranza e opposizione.

Questo è un tema serissimo perché ormai investe tutte le famiglie italiane, purtroppo, visto che nel nostro paese gli incidenti stradali hanno fatto più morti, dalla fine della seconda guerra mondiale, di quanti ne abbiano fatto tutti i conflitti precedenti. Si tratta di un tema drammatico che ogni giorno,

mediamente, causa la morte di sedici, diciotto, venti persone e che genera costi economici e sociali incredibili. Quindi, per favore, colleghi, evitiamo la retorica, come ha ricordato qualcuno, ma evitiamo anche di fare strumentalizzazioni di natura politica, inadatte a tali questioni. Sarebbe facile rispondere, per così dire, con la stessa moneta; al riguardo, mi rivolgo al collega Uggè, che è stato al Governo per cinque anni, quando nel suo ministero proponevano di aumentare la velocità sulle autostrade, ricordandogli che per cinque anni non è stato investito neanche un euro nel piano nazionale per la sicurezza stradale, il quale viene invece rifinanziato in questa occasione.

Voglio dire all'onorevole Barani che il problema non è certo quello della prevenzione basata sulle dimissioni di questo o di quel ministro, il problema è quello di prendere atto che non ci sono state politiche efficaci in questo Paese per ridurre un fenomeno che viene da tutti accettato. Credo che il dramma vero sia esattamente questo: noi pensiamo, in fondo, che per

Pag. 35

andare per strada occorra pagare un prezzo, che in fondo per poter circolare può capitare di morire, e quindi accettiamo tranquillamente questa casistica impressionante che ci vede agli ultimi posti, anzi in regressione, rispetto al resto d'Europa per numero di incidenti stradali.

Una strage continua che viene di fatto accettata. L'ubriaco che va in macchina e ammazza qualcuno viene considerato non un delinquente, ma un «poveraccio» cui è capitato un incidente stradale. In questo non c'è quella sanzione morale e sociale che invece colpisce altri tipi di reati. Ciò spiega il motivo per cui in Italia avviene questa carneficina che non si riesce a fermare. C'è una tolleranza, un'acquiescenza, un'accettazione di un fenomeno tragico. Allora, altro che polemiche di natura politica, qui si tratta di fare un discorso molto serio, molto profondo che tocca finanche il senso della considerazione che ha la vita nel nostro paese. Qualcuno mi deve spiegare perché si muore di più al nord, ad esempio, rispetto al sud d'Italia. Si tratta quindi di questioni culturali, prepolitiche, che sono difficili da mutare.

D'altra parte, il piano nazionale per la sicurezza stradale prevedeva esattamente questo: un intervento a 360 gradi, prendendo atto che l'educazione di per sé non basta, come non bastano la prevenzione e la repressione. Tanto è stato fatto per migliorare alcune delle componenti che condizionano gli incidenti stradali, per esempio la sicurezza del mezzo e il soccorso immediato, ma poco si è riusciti a fare per l'elemento principale, relativo alla «testa» di noi italiani che andiamo per strada. Da questo punto di vista, insisto, l'intervento deve essere molto radicale.

Di conseguenza condivido la mozione in esame e ringrazio il presidente Meta per l'opera di sintesi che ha effettuato. Ci sono elementi molto importanti, indicazioni preziose, ma ritengo che bisognerà adesso, in occasione della discussione sull'iniziativa del Governo in questa materia, proporre misure ancora più dure, ancora più radicali. Dobbiamo prendere atto che in altri paesi europei - ricordo, ad esempio, l'esperienza della Francia, della Spagna, dell'Inghilterra, della Germania - si è riusciti effettivamente a dimezzare rapidamente gli incidenti

Pag. 36

stradali adottando politiche molto rigorose, molto serie, molto dure, ma continue ed organiche. I risultati sono subito arrivati.

Da questo punto di vista - mi rivolgo dunque a chi mi ascolta in quest'aula e a quanti ci stanno ascoltando attraverso la radio - ci dobbiamo mettere d'accordo tra noi italiani. Perché non è possibile piangere i nostri morti sulle strade di lunedì, dopodiché invocare il lassismo in tutte le direzioni di martedì. Questo è quanto capitato ogni volta che abbiamo preso dei provvedimenti poco seri, rigorosi peraltro, per tentare di fermare l'incidentalità stradale: abbiamo avuto le mamme che protestavano perché venivano sequestrati i motorini dei ragazzi che circolavano senza casco; i proprietari di auto che assolutamente si opponevano a denunciare chi guidasse il mezzo ad alta velocità su strade urbane; tutta una serie di interventi di questa natura - non parliamo delle organizzazioni di categoria - che hanno dimostrato come quella cultura dell'accettazione, della assuefazione agli incidenti stradali che c'è purtroppo in Italia, sia effettivamente sostenuta da tutte queste realtà.

Noi, ripeto, come Parlamento, ed il Governo per la sua parte, dobbiamo trovare una sintesi anche rispetto alle tante proposte che sono state formulate, perché c'è un problema culturale su cui confrontarci col resto del paese. Lo stesso tema del nomadismo giovanile o dell'alcolismo fra i giovani si è pensato di combatterlo ricorrendo a controlli efficaci, inaspriremo le pene.

Io ricordo, nella precedente legislatura al Senato, un dibattito nel quale si prevedeva di inasprire le norme del codice penale per coloro che uccidono le persone guidando in stato di ebbrezza. In quell'occasione ho sentito discutere di cultura del vino, della libertà individuale, del fatto che in questo paese si è abituati a bere un bicchiere quando si va a tavola, senza alcun rispetto e attenzione nei confronti dei morti provocati da chi, ubriaco, guida i mezzi. Questo è il punto, insisto, nodale e centrale di tutta la nostra discussione. La tolleranza zero invocata da questo o da quel Governo si è dovuta regolarmente infrangere e regolarmente fermare di fronte a questo tipo di atteggiamento, di risposta da parte del Paese. Quindi io credo - e mi rivolgo al viceministro De Piccoli

- che sia giunto il momento di valutare una delle proposte inserite anche nel programma dell'Unione, che prevedeva l'istituzione di una sorta di Agenzia nazionale per la sicurezza stradale.

Dobbiamo prendere atto che siamo di fronte ad un'emergenza, altrimenti discutiamo della questione nella distrazione di tutti, perché tanto i morti toccano gli altri (ma a volte toccano anche noi), assolviamo al nostro dovere, salvandoci l'anima, ma finisce lì. Preso atto che, nella precedente legislatura, venne compiuto un errore madornale come quello di chiudere l'ispettorato per la circolazione e la sicurezza stradale che esisteva presso l'ex Ministero dei lavori pubblici, credo sia giunto il momento di istituire in questo Paese - dobbiamo pensarlo seriamente - un'agenzia nazionale o un altro organismo che si ponga l'obiettivo specifico della sicurezza stradale e che, insieme alla Protezione civile, coordini le competenze che sono attualmente frantumate (vi sono competenze del Ministero dell'interno, dei lavori pubblici, dei trasporti, della sanità, della pubblica istruzione).

Qualcuno ci deve spiegare, ad esempio, perché l'articolo del codice della strada, da sempre in vigore, che prevede l'obbligatorietà dell'insegnamento dell'educazione stradale a scuola non viene rispettato. Qualcuno ce lo deve spiegare! Quando avevo responsabilità di Governo e mi confrontavo con i colleghi della pubblica istruzione sul tema, mi veniva risposto che non c'è tempo per fare tutto a scuola. In questo ragionamento si evidenzia quella incultura della sicurezza stradale di cui stiamo discutendo o di cui, per quanto mi riguarda, tento di far discutere in quest'Assemblea. C'è un'incultura della sicurezza

stradale che, anche a livello della massima istituzione che dovrebbe educare i giovani, viene ed è stata pienamente assorbita. Pertanto, una norma di legge che è nel codice della strada non viene applicata dal sistema scolastico nazionale, con i risultati che abbiamo visto. Inoltre, noi abbiamo delle norme risibili per cui, fino a tre o quattro anni fa, non era obbligatorio...

PRESIDENTE. Deputato Fabris, la prego di concludere.

MAURO FABRIS... nemmeno il patentino per guidare i motorini; e ancora oggi consentiamo che i giovani, dai sedici

Pag. 38

anni, senza alcuna prova pratica, guidino, ad esempio, le *city car* con passeggeri a bordo, girando per le nostre città. Gli esempi potrebbero continuare, ma, signor Presidente, concludo, preannunciando il voto favorevole del gruppo Popolari Udeur sulla mozione in esame.

Vorrei invitare il Governo ed i colleghi - al riguardo ho avanzato una proposta aggiuntiva e concreta, che porteremo avanti in un'altra occasione - a riflettere su come, anche da parte nostra, serva davvero fare di più per cambiare questa incultura della sicurezza stradale esistente nel nostro paese.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Velo. Ne ha facoltà.

Pag. 39

SILVIA VELO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, da molti è stato detto che ieri si è aperta la prima settimana mondiale della sicurezza stradale istituita dall'ONU nell'ottobre 2005. Il Parlamento italiano ha deciso, in questa occasione, di inserire nel calendario dell'Assemblea l'esame del disegno di legge 2480, che si occupa di sicurezza stradale; inoltre i gruppi parlamentari hanno presentato una mozione unitaria, che ci stiamo apprestando ad approvare, che tratta questo tema con particolare riferimento alle cosiddette stragi del sabato sera. Nel presentare questa mozione, i gruppi parlamentari hanno voluto porre all'attenzione del Parlamento e del paese il tema della sicurezza stradale, al fine di contribuire ad affrontare quei nodi di fondo che sono ad oggi rimasti irrisolti nel sistema della mobilità del nostro paese.

Lo hanno fatto - è stato sottolineato dalla maggioranza dei colleghi - con uno spirito unitario, che invece mal si concilia con la demagogia di alcuni interventi, per fortuna pochi, che abbiamo ascoltato, i quali sembrano teorizzare l'inizio di questo fenomeno con il cambio di maggioranza di Governo e che non esitano ad utilizzare il dolore delle famiglie per pura propaganda politica.

I dati a nostra disposizione, purtroppo, sono drammatici: 230 mila morti dal 1973 al 2002, 5.426 morti nel solo 2005, per un costo stimato di 30 milioni di euro, che corrisponde a 2 punti e mezzo del prodotto interno lordo. Questi valori sono il risultato di una crescita delle vittime che si è riscontrata dal 1996 al 2002 e di una successiva riduzione delle stesse causata dalla patente a punti e dal piano

nazionale della sicurezza stradale, riduzione che ha però fortemente rallentato il suo effetto negli ultimi due anni.

Il nostro paese si colloca al primo posto a livello mondiale per l'utilizzo di autovetture - 654 veicoli ogni mille abitanti - con un progressivo aumento dell'uso dei ciclomotori e dei motoveicoli che, in particolare nelle aree urbane, determinano

Pag. 40

un ulteriore aumento di pericolosità, soprattutto tra i giovani che possono guidare tali mezzi pur essendo in possesso del solo foglio rosa.

Crediamo che, allo stato attuale, la sicurezza stradale in Italia presenti tre ordini di problemi che vanno affrontati in maniera rapida ed efficace. Il primo fra questi è che il tasso di mortalità italiano è al di sopra della media europea e colloca l'Italia all'ottavo posto nella graduatoria dei quindici paesi.

Il secondo di tali problemi è che il tasso di riduzione delle vittime degli incidenti stradali in Italia è inferiore a quello medio europeo; con la tendenza attuale, il nostro paese non riuscirà a raggiungere l'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime entro il 2010.

L'ultima questione è che nel nostro paese esistono enormi divari di sicurezza nelle varie aree del territorio nazionale, sia per quanto riguarda i livelli di rischio, sia per quanto riguarda l'evoluzione nel numero delle vittime. La IX Commissione, di cui faccio parte, ha deliberato nei mesi scorsi un'indagine conoscitiva sulla sicurezza stradale, che dovrebbe concludersi entro il mese di giugno. Ci proponiamo così, avvalendoci del contributo di soggetti esperti in materia, di suggerire soluzioni e strategie non dettate dall'emotività, ma che abbiano l'ambizione di fronteggiare e risolvere in via strutturale una grande emergenza nazionale.

Crediamo che sia necessario operare attraverso due distinte linee di azione e cioè attraverso azioni strutturali, che per loro natura richiedono tempi medio-lunghi, tese a modificare il sistema di governo della sicurezza stradale. Accanto ad esse, sono necessarie subito misure rapide per dare una risposta immediata ai problemi di sicurezza stradale più urgenti.

Le azioni strutturali dovranno riguardare la programmazione, come è stato detto, attraverso l'aggiornamento del piano nazionale della sicurezza stradale e soprattutto attraverso strumenti di finanziamento, come non è sempre avvenuto negli anni scorsi.

Tali azioni dovranno riguardare la regolamentazione, attraverso una riforma organica del codice della strada, e in questo senso il Governo ha già richiesto la delega. Dovranno riguardare la formazione - è stato ricordato da molti -

Pag. 41

attraverso l'educazione stradale nelle scuole e la formazione dei tecnici e degli utenti; dovranno riguardare l'informazione e la sensibilizzazione (l'iniziativa del Parlamento si muove anche in questo senso). Ci sono anche le misure rapide, immediate, che si debbono concentrare soprattutto nel contrasto dei comportamenti di guida ad alto rischio, attraverso l'inasprimento delle sanzioni e la revisione della patente a punti; dovranno riguardare la messa in sicurezza immediata delle strade più pericolose e una

revisione organica della segnaletica stradale, che in Italia è caotica, poco efficace e difficilmente comprensibile dai guidatori.

Nessuno, fino ad oggi, è intervenuto su tali problemi: non lo ha fatto il precedente Governo (lo devo dire) lasciando l'ANAS e le Ferrovie prive di finanziamenti e costringendo il nostro Governo ad intervenire con un decreto-legge urgente, nel luglio scorso, che ha permesso di far ripartire i cantieri, compresi quelli di messa in sicurezza delle strade.

Il disegno di legge A.C. 2480, su cui si è svolta ieri la discussione generale, si pone appunto l'obiettivo di attuare misure rapide relative all'inasprimento delle sanzioni previste per il mancato rispetto delle norme del codice della strada. La mozione che stiamo per approvare, invece, affronta il tema in un'ottica più complessiva e impegna il Governo a dare seguito ad una serie di azioni volte a conseguire l'obiettivo deciso nel 2000 dall'UE di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime della strada.

Come è stato ricordato dal collega Barbi durante la discussione generale, se riusciremo a raggiungere questo obiettivo in Italia, a partire dal 2010, vi saranno 3 mila morti in meno ogni anno, (tra cui 600 giovani che potranno continuare a vivere la loro vita) e 160 mila feriti in meno.

Nel merito, la mozione, citando alcuni degli impegni più significativi, impegna il Governo - e su questo noi chiediamo all'Esecutivo, già da ora, di dare seguito a questi impegni - ad attivarsi per migliorare la sicurezza stradale; ad attivarsi tramite misure specifiche nei riguardi dei neopatentati che statisticamente costituiscono una categoria ad alto rischio; a stimolare le case costruttrici di automobili all'utilizzo delle più moderne tecnologie utili ad aumentare il livello di sicurezza dei veicoli; a favorire, attraverso un programma organico, il

Pag. 42

riequilibrio del trasporto verso la modalità a minore impatto ambientale e sociale; e ad aumentare drasticamente il numero dei controlli, poiché in un quadro di scarsi controlli ogni provvedimento di inasprimento di sanzioni si rivelerebbe inutile e forse anche dannoso.

Infine, la mozione impegna in particolare il Governo a sostenere tutte le iniziative collegate alla settimana mondiale della sicurezza stradale, specialmente quelle previste per sabato 28 aprile al fine di favorire una notte ad incidentalità «zero».

Il gruppo L'Ulivo condivide pienamente il testo della mozione e ha contribuito in maniera determinante, grazie al presidente Meta, a trovare una soluzione unitaria che su questo tema era indispensabile.

Il gruppo condivide gli obiettivi che essa si prefigge e inoltre ha contribuito al suo inserimento nell'ordine del giorno, in sede di Conferenza dei capigruppo, perché ne riconosce l'alto valore simbolico e anche la capacità comunicatrice e di sensibilizzazione nei confronti dei cittadini.

Per questo motivo annunciamo il nostro voto favorevole (*Applausi dei deputati dei gruppi L'Ulivo e Italia dei Valori*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

Votazione)

PRESIDENTE. Avverto che è stata chiesta la votazione nominale mediante procedimento elettronico. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Meta ed altri n. 1-00147, accettata dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 421

Votanti 417

Astenuti 4

Maggioranza 209

Hanno votato sì 417.

Pag. 43

Prendo atto che i deputati Belisario, Costantini, Suppa e Tuccillo non sono riusciti ad esprimere il proprio voto. Prendo altresì atto che il deputato Piro non è riuscito ad esprimere il proprio voto e che avrebbe voluto esprimere voto favorevole.