

tura all'unanimità, e nonostante le critiche espresse poc'anzi da alcuni esponenti del centrosinistra in quell'aula sono stati votati anche da loro. Ciò può essere attribuito anche a delle sviste, ma rimane il dato politico, per cui, comunque, il nostro gruppo ha contribuito a migliorare il provvedimento fin dove era possibile. Si è trattato di un lavoro non semplice, perché era difficile — e deve rimanere agli atti — trovare il punto di mediazione tra la necessità di individuare delle misure (mi riferisco alle norme che fanno espresso riferimento all'articolo 4, ossia quello relativo all'utilizzo dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico) e quella di evitare di incorrere in un meccanismo persecutorio e non compreso dalla maggioranza degli automobilisti attraverso un abuso di questi strumenti, pur ritenuti da tutti necessari.

Gli emendamenti andavano in quella direzione, ossia quella di introdurre dei principi generali che, in ordine alla necessità di utilizzare gli strumenti elettronici di controllo della velocità e attraverso la giusta informazione agli automobilisti con mezzi che verranno individuati in seguito (ma che sono già presenti sulle nostre reti), permettano di utilizzare quel criterio che dovrebbe essere alla base dello spirito che ci porta a legiferare, vale a dire indicare norme non persecutorie, ma norme educative e di deterrenza. In altre parole, è necessario indicare che esiste un pericolo, che si sta rilevando la velocità in maniera elettronica, nonché sensibilizzare l'utente che sta commettendo un reato (e se vi è reiterazione, è giusto che vengano elevate le debite contravvenzioni). Questo è stato lo spirito.

Attraverso un emendamento — mi dispiace che non sia stato approvato — si è cercato di limitare l'utilizzo delle strumentazioni elettroniche al presente articolato e non a tutte le ipotesi e ciò, proprio per evitare quanto avevo già affermato in premessa. L'uso e l'abuso di questi strumenti potrebbero non essere capiti — anzi non sono capiti —, nonostante vi sia la necessità di intervenire in maniera decisa, tempestiva. Il provvedimento su cui

stiamo per votare interviene in questa direzione per dire basta alle stragi che tutti i giorni le cronache ci portano a testimonianza. Tutto il resto non è pertinente con l'argomento posto oggi all'ordine del giorno, è strumentale e non va nella direzione della tutela della sicurezza dei cittadini.

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

**RENZO LUSETTI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, preannuncio il voto contrario del mio gruppo parlamentare a questo provvedimento. Questo disegno di legge dovrebbe garantire la sicurezza nella circolazione stradale — così come si evince dal titolo, dalla rubrica —, ma, in realtà, garantisce ben poco: garantisce poco gli utenti, i cittadini, gli automobilisti, i motociclisti, i ciclisti, i pedoni. Infatti, nonostante alcuni positivi emendamenti presentati dall'opposizione e che anche la maggioranza ha accolto, questo provvedimento rimane efficace ed inadeguato rispetto al dramma che si sta vivendo sulle strade, in modo particolare in questi giorni.

Collegli, sono preoccupatissimo per gli incidenti stradali e i numerosi morti che hanno insanguinato le strade italiane negli ultimi fine settimana estivi. Inoltre, voglio far rilevare alla Presidenza che, nel frattempo, il rappresentante del Governo è cambiato; io provo il massimo rispetto anche per l'onorevole Sospiri però, siccome egli non ha assistito all'iter procedimentale seguito fino adesso dal disegno di legge in esame, spero sia informato di come il dibattito si è sviluppato, sia in Commissione, sia in Assemblea.

**NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Sono informato!

**RENZO LUSETTI.** In caso contrario, con un lungo ed articolato intervento potrei spiegare al sottosegretario Sospiri in cosa è consistito questo dibattito. Comunque, se il sottosegretario si dice già pronto,

ometto alcune parti che avrei voluto però spiegare. Mi chiedo anche dove sia finito il suo collega onorevole Mammola, ma mi auguro che lei, sottosegretario Sospiri, riferisca al suo ministro e al Presidente del Consiglio dei ministri quanto è emerso da questo dibattito parlamentare, soprattutto nel corso delle dichiarazioni di voto finale.

Onorevoli colleghi, il bilancio di morti e feriti dell'ennesimo fine settimana insanguinato è al centro non solo dell'attenzione di tutti gli organi di stampa, ma anche di un drammatico interesse dei cittadini italiani. Questo bilancio impone una severa autocritica — ad avviso mio e del mio gruppo — da parte del Governo sulla inefficienza e sulla pericolosa superficialità dei provvedimenti fino ad ora adottati in materia di sicurezza stradale. Per questo motivo, onorevole Gibelli, gli interventi dell'opposizione si sono un po' estesi rispetto all'argomento di cui si tratta in questo provvedimento e ciò perché noi crediamo nella sicurezza stradale. Crediamo che debba essere garantita la sicurezza sulle strade italiane.

Mi ha anche stupito l'intervento dell'onorevole Zacchera e anche quelli di altri colleghi intervenuti precedentemente, in relazione ad alcuni emendamenti che sono stati bocciati (alcuni sono stati anche irrisi da diversi rappresentanti del gruppo di Alleanza nazionale) perché, colleghi, è vero che ogni cosa ha il suo prezzo, ma nessuno può conoscere il prezzo della nostra sicurezza, soprattutto sulle strade. Onorevole Zacchera, fossero anche 2 mila i miliardi previsti (ho citato una cifra a caso), se questi ultimi dovessero servire per garantire la sicurezza dei cittadini sulle strade, credo che il Governo possa compiere questo sforzo.

Il ministro Tremonti, che si reca in aula solo in determinate rare occasioni (per la verità, non è che la presenza in aula del ministro Lunardi sia più frequente), si renderebbe conto di quanto sia necessario investire sulla sicurezza in questo nostro paese.

Qualche giorno fa il Presidente del Consiglio, in occasione del dibattito sulle dimissioni del ministro Scajola, ha enfa-

tizzato, nel corso del suo intervento, la politica della sicurezza nel nostro paese. Credo che, quando si affronta tale tema, occorra riferirsi anche alla sicurezza sulle strade, ma non mi pare che il provvedimento in esame risponda alle esigenze annunciate dal Presidente Berlusconi in questa Assemblea. Per la verità, siamo abituati alle enunciazioni del leader di questa maggioranza, nonché al fatto che questo Governo non adotti mai provvedimenti che garantiscano le enunciazioni del Presidente del Consiglio.

Pertanto, ritengo inadeguato il provvedimento in esame, soprattutto con riferimento ai grandi esodi che stanno avvenendo in questi giorni e che avverranno nelle prossime settimane. Questi esodi, soprattutto nel periodo estivo, costituiscono una situazione di emergenza che impone interventi decisi e coraggiosi, nonché misure in grado di frenare quegli incidenti stradali che per molti, troppi in quest'ultimo mese, sono stati mortali.

Vorrei adesso indicare alcuni dati forniti dal Ministero dell'interno (non è in aula un rappresentante del Viminale, anche se è presente il sottosegretario Sospiri), sulla base dei quali, nel primo fine settimana del mese di luglio, si sono verificati 1.893 incidenti di cui 70 con esito mortale e 1.014 con lesioni. I morti sono stati ben 80, di cui 11 giovani, rispetto al dato complessivo, ai quali vanno aggiunti i morti registrati negli ultimi tre weekend di giugno: 52 nel fine settimana del 14-16 giugno, 80 nel weekend del 21-23 giugno e 48 in quello del 28-30 giugno, per un totale di 260 morti sulle strade e autostrade italiane in poco meno di un mese.

Di fronte a questa preoccupante situazione, ci siamo chiesti quali erano e quali fossero i provvedimenti con cui il Governo avrebbe potuto risolvere e chiarire lo stato di confusione in cui versano gli italiani in materia di codice della strada e la risposta è stata questo precario provvedimento.

Vorrei anche ricordare all'onorevole Gibelli che non se la deve prendere con l'Assemblea per la mancata approvazione degli emendamenti presentati dal gruppo della Lega in riferimento agli usi e agli

abusi di mezzi tecnici e di altri dispositivi elettronici. L'opposizione compatta, infatti, ha espresso un voto favorevole sui medesimi, ma, purtroppo, il gruppo della Lega non ha ricevuto l'appoggio, il sostegno politico da parte del resto della maggioranza (la Lega dovrebbe farsi carico delle conseguenze della scarsa solidarietà dimostrata dagli alleati della maggioranza).

La maggior parte dei cittadini ignora quali siano gli attuali limiti di velocità in vigore sui vari tipi di strade, così come i cittadini non sanno ancora se, quando e come si debbano tenere gli anabbaglianti accesi, come ho già spiegato nel mio precedente intervento sul complesso degli emendamenti. La contraddittorietà del Governo su questo tema è nota a tutti. Concludo dicendo che una situazione di emergenza richiede un'attenta analisi da parte del Governo ed un immediato intervento, anche alla luce del prossimo grande esodo che vedrà milioni di italiani mettersi in viaggio per le ferie estive e, purtroppo, ancora una volta il Governo manca all'appuntamento con i cittadini italiani e con gli elettori che lo hanno votato, senza rendersi conto di quanto sia importante garantire ai cittadini la sicurezza sulle strade.

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

**LELLO DI GIOIA.** Grazie, Presidente. Il gruppo dei Socialisti democratici italiani voterà contro questo disegno di legge di conversione. Non voterà contro perché è prevenuto, ma perché si rende conto che una discussione sulla sicurezza, che riguarda la vita dei cittadini, non può essere prevenuta da un punto di vista politico, ma deve essere scervra da qualsiasi considerazione per affrontare nel merito i problemi che abbiamo di fronte. Tuttavia, votiamo contro perché riteniamo che questo provvedimento che il Governo ha presentato in quest'aula è contraddittorio, come è già stato dimostrato, non solo nelle discussioni avvenute nella Commissione

trasporti, ma anche all'interno del dibattito in Assemblea, che non elimina i problemi della sicurezza sulle nostre strade e tantomeno affronta con puntualità le questioni dell'emergenza del periodo estivo e, quindi, dell'esito scontato che abbiamo di fronte a noi. Vorrei partire da queste considerazioni per fare alcune ulteriori osservazioni.

Se è vero che esiste un'emergenza perché ci troviamo di fronte al periodo estivo, è anche vero che il periodo estivo viene ogni anno; sarebbe stato pertanto opportuno che il Governo si fosse accorto con diligenza di una questione seria come quella della sicurezza stradale, intavolando con anticipo una profonda discussione di merito che affrontasse con puntualità i problemi ed i nodi strutturali della sicurezza stradale, evitando, quindi, come giustamente sottolineato dai colleghi, che vi fossero le vittime che sono oggi di fronte a noi. Caro collega Gibelli, proprio da ciò deriva la considerazione che non si tratta di un'emergenza specifica di questo anno, bensì di una questione che deve essere affrontata nella sua interezza per risolvere complessivamente i problemi della sicurezza stradale.

Non è possibile presentare, come ho già detto in precedenza, un provvedimento di questa portata, che affronta esclusivamente e con grande contraddittorietà i problemi che riguardano l'accensione dei fari, l'uso dell'auricolare ed altre questioni la cui soluzione certamente non risolverà il problema delle morti che avvengono sulle nostre strade.

Ben altra cosa sarebbe stata se si fosse affrontato con serietà e responsabilità un problema più complessivo, posto già dallo scorso Governo nella legge delega per la riforma del nuovo codice della strada e con esso tutto quello che vi era all'interno, per migliorare le condizioni del sistema di trasporto, dal miglioramento delle infrastrutture — per cui, ancora oggi, nonostante la grande propaganda di questo ministro certo non si intravedono prospettive serie — allo sviluppo della intermodalità, dalle autostrade del mare al trasporto su rotaie.

Tali questioni devono essere affrontate con responsabilità, se vogliamo evitare che sulle nostre strade, come hanno già evidenziato i colleghi prima di me, vi siano centinaia e centinaia di morti. È questo che oggi si vuole far capire: la condizione di omogeneità nella situazione dei trasporti non può essere demandata semplicemente a provvedimenti sporadici che, come sostenevo poc'anzi, non risolvono il problema della mortalità sulle strade.

Per questi motivi, siamo pienamente convinti del nostro voto contrario su questo disegno di legge che, al di là delle sue contraddizioni profonde, dal punto di vista ordinamentale e per come è stato riproposto più volte in quest'aula durante il dibattito, non risolve — questo è il problema vero — le questioni fondamentali e strutturali: ovvero, le morti che avvengono sulle strade del nostro paese.

Si tratta di una questione importante di cui tutti dobbiamo farci carico, soprattutto il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ancora oggi non ha né la volontà né la capacità di affrontare con puntualità questi problemi che attanagliano il nostro paese. Le responsabilità di questo ministro sono politiche ed anche morali ed egli deve prendersi tali responsabilità con grande consapevolezza.

Noi siamo convinti che nei prossimi giorni, quando discuteremo su ulteriori deleghe e decreti-legge, ci troveremo di fronte ancora problemi irrisolti. Tra qualche giorno affronteremo in aula anche problemi relativi all'ambiente, alle infrastrutture: anche lì vi sono problemi che non verranno risolti. Un trasporto integrato, un diverso modo di concepire la politica dei trasporti significa anche costruire una qualità della vita diversa, abbassare i costi sociali, costruire un insieme di condizioni positive per fare in modo che vi sia una vivibilità nelle città ed una garanzia diversa per i cittadini e per gli utenti.

Per tutti questi motivi, il gruppo dei Socialisti democratici italiani, convintamente, voterà contro la conversione in legge di questo decreto-legge, perché non è un provvedimento salvavita, ma è un prov-

vedimento che accentua i problemi della sicurezza all'interno del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani e del deputato Molinari*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole De Laurentiis. Ne ha facoltà.

**RODOLFO DE LAURENTIIS.** Signor Presidente, intervengo per svolgere brevemente qualche considerazione sul provvedimento al nostro esame. Attorno ad esso si è sviluppato un dibattito preciso, puntuale, approfondito, prima in Commissione, dove il testo è stato perfezionato anche con il contributo di molti colleghi, sia di maggioranza sia di opposizione — pienamente coinvolti nella riformulazione di alcune parti di esso e nel perfezionamento di alcuni passaggi normativi —, poi in aula. Ciò mi porta, dopo aver ascoltato le considerazioni dei colleghi intervenuti prima di me, ad annunciare il voto favorevole del gruppo dell'UDC ed a respingere contemporaneamente buona parte delle affermazioni fatte dall'opposizione in quest'aula, come quella riguardante il tributo doloroso di vite umane (oltre seimila morti in un anno, circa 290 mila feriti). È proprio questa la ragione primaria che porta il gruppo dell'UDC ad esprimere un voto favorevole su questo provvedimento. Esso rappresenta un primo intervento importante verso la risoluzione o, in ogni caso, il miglioramento della situazione esistente.

Vorrei ricordare che, a livello comunitario, le sensibilità sollecitate da tale realtà hanno portato all'approvazione, il 12 settembre 2001, del libro bianco sulla politica europea dei trasporti, nel quale ci si prefigge il rafforzamento della sicurezza stradale e, contemporaneamente, la riduzione del 50 per cento del numero delle vittime sulla strada. Ebbene, oggi, abbiamo la possibilità di fornire il primo contributo al miglioramento della sicurezza e della mobilità, un primo tassello cui — sono convinto — il Governo aggiungerà altri passaggi importanti.

Sono, altresì, convinto che il discorso della sicurezza stradale debba essere affrontato in un'ottica più ampia, di sicurezza del sistema della mobilità nazionale e che, tuttavia, non può e non deve prescindere da una ridefinizione del complesso delle infrastrutture dedicate alla mobilità, da un riequilibrio modale — così come altri colleghi hanno affermato —, sia del traffico passeggeri sia di quello merci e da un serio progetto di sensibilizzazione all'educazione stradale.

Tale decreto-legge introduce una normativa che non può non trovarci d'accordo, ma che, comunque, dovrà essere al più presto corroborata da una più vasta ed approfondita riforma del codice della strada.

Non ritengo si possa essere contrari ad un irrigidimento della normativa in materia di tasso alcolemico consentito, non solo perché rappresenta una delle cause principali degli incidenti stradali, ma anche perché la sua riduzione allo 0,5 per cento ci metterebbe in linea con le altre realtà europee. In tal senso, ricordo la raccomandazione della Commissione europea del 17 gennaio 2001 che, oltre a promuovere limiti il più possibile uniformi tra i partner comunitari, rileva che la maggioranza degli Stati membri ha adottato un valore massimo, per il tasso alcolemico, pari allo 0,5 ed auspica l'introduzione di un limite ancora inferiore, pari allo 0,2, per determinate categorie di conducenti.

D'altronde, non si può non riconoscere l'utilità dei dispositivi dotati di auricolare quando si è alla guida di un'auto ovvero non si può essere contrari all'obbligo di accendere i fari anabbaglianti per tutti i veicoli, su tutte le autostrade e le strade extraurbane principali, in quanto questo non solo consente una maggiore visibilità agli autoveicoli, ma, col tempo, migliora anche la cognizione del traffico. Non ritengo, inoltre, che si possa essere contrari alla possibilità di effettuare controlli a distanza sul rispetto dei limiti di velocità e su quelli relativi alla possibilità di sorpasso, soluzione questa assolutamente caldeggiata anche dal piano generale dei trasporti e della logistica.

Queste sono solo alcune delle considerazioni e riflessioni che ci inducono a respingere con forza le affermazioni e le motivazioni che spingono l'opposizione ad esprimere un voto contrario su questo provvedimento, a sostenere questo provvedimento (lo abbiamo fatto in tutte le fasi del suo esame, sia in Commissione sia in Assemblea) e a ribadire il nostro voto favorevole (*Applausi del deputato Sardelli*).

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

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, poiché qualche collega mi invitava a non intervenire, approfitterò del tempo concessomi per occuparmi della questione più generale riguardante la decretazione d'urgenza ed anche per motivare, in tal modo, il voto contrario sul provvedimento al nostro esame del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo.

L'uso ripetuto del decreto-legge pone un problema che ho sollevato più volte in quest'aula; forse, è il caso che esso venga affrontato in maniera un po' più seria.

Lei, signor Presidente, conosce meglio di me l'articolo 77 della Costituzione, il quale stabilisce che il Governo adotta, sotto la sua responsabilità, provvedimenti provvisori con forza di legge «in casi straordinari di necessità ed urgenza». Com'è evidente, ai sensi della citata disposizione della Costituzione, affinché il Governo possa esercitare il potere di decretazione d'urgenza, devono ricorrere non solo casi straordinari, ma casi straordinari di necessità e d'urgenza; se, al contrario, l'uso di provvedimenti provvisori con forza di legge diventa ordinario, allora ci si pone chiaramente in contrasto con l'articolo 77 della Costituzione.

Orbene, già nel corso di questo primo anno di legislatura, si può ben dire che questo modo di fare è divenuto sistematico e ciò pone il comportamento del Governo palesemente al di fuori dell'ambito segnato dalla Costituzione. Pertanto, desidero richiamare l'attenzione sua, della Presidenza della Camera, ma anche dell'intera

Assemblea, sulla necessità di stigmatizzare tale pratica: ormai, siamo fuori dei casi straordinari di necessità ed urgenza!

Nel caso di specie, signor Presidente, la gravità della situazione è accentuata da un elemento che rende ancora più singolare il provvedimento che stiamo esaminando. Il Governo, infatti, ha adottato un atto di straordinaria necessità ed urgenza quando il Parlamento, con l'articolo 6 della legge 22 marzo 2001, n. 85, gli ha già delegato la revisione del codice della strada vigente! Quindi, il Governo è in possesso di una delega che poteva tranquillamente esercitare: stabiliti i criteri ed i limiti per l'esercizio del potere delegato, il Governo avrebbe potuto apportare i correttivi necessari al codice della strada vigente, più correttamente, con un decreto legislativo, stavolta sì nell'osservanza della Costituzione. Oltre alla violazione dell'articolo 77 della Costituzione, è ravvisabile, dunque, anche una certa spocchia nella sopraffazione della norma generale: pur potendo operare con un decreto legislativo, si è voluta percorrere una strada che, francamente, appare abbastanza provocatoria.

Signor Presidente, mi consenta di far rilevare, infine, in ossequio al parere reso dal Comitato per la legislazione, che la tecnica della novellazione non è utilizzata in conformità a quanto previsto dal punto 9) della circolare dell'aprile del 2001 del Presidente del Consiglio e dei Presidenti del Senato e della Camera.

Ho voluto segnalare all'Assemblea i motivi per i quali noi voteremo contro: si sta ripetendo, con una certa frequenza, una prassi che segnala uno stile, un comportamento che sta diventando una tendenza del potere esecutivo a prevaricare un po' i poteri del legislativo; tendenza che, indubbiamente, connota e caratterizza una fase non proprio esaltante della democrazia nella vita del nostro paese.

Signor Presidente, il nostro voto contrario si tinge anche di questi colori che, francamente, cominciano ad essere un po' neri e bui, proprio come quelli di un certo periodo della storia del nostro paese.

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

**GIORGIO BORNACIN.** Signor Presidente, intervengo brevemente per motivare il voto favorevole di Alleanza nazionale. Vede, questo è un decreto che sicuramente non pretende di salvare il mondo o di risolvere tutti i problemi sulla sicurezza stradale, ma che va sicuramente in quel senso. Invece, gli interventi dei colleghi di opposizione hanno trasformato questo decreto in una sorta di panacea di tutti i mali nei quali doveva esserci tutto e il contrario di tutto.

Voglio ricordare ai colleghi dell'opposizione, che erano maggioranza nella scorsa legislatura, che il progetto di delega del codice della strada è rimasto in questa Assemblea, in questo ramo del Parlamento, per ben tre anni ed è approdato all'Assemblea del Senato nelle ultime due settimane di legislatura. Quindi, dico che, se avevano tutta questa voglia di risolvere questi problemi della sicurezza stradale avrebbero potuto lavorare di più e meglio, così che, forse, il codice della strada, che questo Governo si appresta a varare oggi, sarebbe già legge dello Stato.

Vede, è pur vero che questo decreto ha comportato qualche problema di applicazione. C'è stata qualche confusione, tant'è vero che si è reso necessario rivederlo attraverso emendamenti del Governo; ma io mi domando da che pulpito venga la predica, perché non ci si può sentir dare dei pasticcioni da chi pasticciona lo è di suo. Mi riferisco, come ho già detto prima, all'emendamento del collega Mazzarello, che voleva far diventare trasporti eccezionali i trasporti pericolosi, cosa — guarda caso — assolutamente vietata da un decreto del Presidente della Repubblica del 2000, e mi riferisco all'emendamento del collega Lion, il quale prevede che, dopo le parole extraurbane principali, sono aggiunte le parole ad almeno due corsie per ogni senso di marcia. Peccato che il codice della strada dica chiaramente che sono strade extraurbane principali le strade a carreggiate indipendenti o separate da

spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia.

Allora, quando uno non conosce gli argomenti di cui parla credo che prima di guardare la pagliuzza negli occhi degli altri probabilmente dovrebbe guardare la trave nel suo occhio. Mi riferisco, per esempio, anche all'intervento per installare a bordo delle auto i sistemi di sicurezza la cui utilità è ancora tutto da dimostrare, tant'è vero che i sistemi di sicurezza che sono in funzione su molte autovetture danno molto spesso adito a dubbi. Bene, mi domando perché debbano essere incentivati i sistemi di sicurezza di quel tipo sulle auto e, per esempio, non debba essere incentivato l'acquisto di treni di pneumatici nuovi ed efficienti, che molto spesso sono causa di incidenti.

La causa degli incidenti, spesso, non è tanto la velocità, quanto l'incuria per le automobili o l'incapacità di guidare. Mi riferisco, ad esempio, a qualche collega che ha confessato, recentemente, di non conoscere affatto il codice della strada.

Certamente, non sono un giurista ma voglio ricordare che la legge non ammette ignoranza.

Dunque, anche per quanto riguarda l'accensione dei fari voglio ricordare che esistono case automobilistiche che oggi, su macchine già in produzione, soprattutto tedesche, hanno l'accensione automatica dei fari all'accensione del motore. Per quanto riguarda i limiti di velocità mentre si dice che ci si allontana dall'Europa voglio ricordare che in Germania — che non credo possa essere considerato un paese extraeuropeo o un paese dell'Asia maggiore o minore — non sono previsti limiti di velocità.

Concludo, Presidente, annunciando il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale e dicendo che su argomenti importanti come la sicurezza stradale e la vita dei cittadini non si ci si può affidare, come ha fatto l'opposizione, al pressapochismo e, soprattutto, alla demagogia (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

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

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, intervengo brevemente soltanto per svolgere una valutazione del lavoro svolto in Commissione sicuramente utile e propositivo anche da parte dei colleghi dell'opposizione.

Purtroppo in aula c'è stato, qualche volta, un tono ultimativo ed estremizzante; in realtà abbiamo lavorato costruttivamente, così come costruttivamente aveva lavorato il Governo accettando la sfida e assumendosi la responsabilità, nelle more dell'entrata in vigore del decreto Lunardi del gennaio di quest'anno, che entrerà in vigore solo nel gennaio del 2003, di decretare alcuni interventi di estrema urgenza.

Il lavoro svolto in Commissione è stato estremamente utile e migliorativo. Al di là del dibattito svoltosi in aula, che può aver risentito dell'attenzione dell'opinione pubblica nei confronti del problema e quindi anche della necessità di far valere le proprie ragioni, credo che abbiamo lavorato costruttivamente nell'interesse dei cittadini.

Per queste ragioni esprimo una valutazione assolutamente positiva.

**(Coordinamento - A.C. 2892)**

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito)*.

**(Votazione finale e approvazione - A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2892, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale » (2892):

Presenti .....	374
Votanti .....	368
Astenuti .....	6
Maggioranza .....	185
Hanno votato sì .....	223
Hanno votato no ...	145

*(La Camera approva — Vedi votazioni).*

Prendo atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Cima non ha funzionato e che la stessa avrebbe voluto esprimere voto contrario.

#### **Irrogazione di sanzioni a deputati.**

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di Presidenza, nella riunione del 1° luglio 2002, in ordine agli episodi verificatisi nella seduta del 4 giugno 2002, durante lo svolgimento delle dichiarazioni di voto, riprese in trasmissione televisiva diretta, sul disegno di legge n. 2454 in materia di immigrazione e asilo, ha deliberato di censurare il comportamento tenuto dai deputati Bulgarelli, Cima, Pecoraro Scanio e Zanella; ha deliberato altresì di censurare il comportamento del deputato Cento, con una specifica motivazione in ragione della particolare estraneità del comportamento tenuto da tale deputato rispetto ai canoni di condotta che debbono contraddistinguere la partecipazione dei deputati alle sedute.

#### **Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea per il mese di luglio 2002.**

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, è stato stabilito di anticipare alla settimana in corso l'esame del disegno di legge n. 2937 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di difesa d'ufficio e di procedimenti civili davanti al tribunale per i minorenni (*da inviare al Senato — scadenza: 30 agosto 2002*). La discussione sulle linee generali avrà luogo al termine della seduta di mercoledì 10; le votazioni si svolgeranno giovedì 11 luglio.

È stato inoltre stabilito d'inserire nel calendario dei lavori per la prossima settimana la discussione della mozione Cima ed altri n. 1-00082, concernente il vertice di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile.

L'esame del disegno di legge n. 2972 — Conversione in legge del decreto-legge recante interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia nelle aree svantaggiate (*da inviare al Senato — scadenza: 6 settembre 2002*), presentato ieri dal Governo, avrà inizio giovedì 18 luglio, con votazioni anche nella mattina di venerdì 19. Conseguentemente, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 5, del regolamento, il termine per la conclusione dell'esame in sede referente è fissato a mercoledì 17 luglio.

Le discussioni sulle linee generali degli argomenti già previsti per la mattina di venerdì 19 luglio si svolgeranno nel pomeriggio dello stesso giorno, con eventuale prosecuzione notturna.

Il disegno di legge S. 1149 — Misure per favorire l'iniziativa privata e lo sviluppo della concorrenza (*collegato alla manovra di finanza pubblica per il 2002*), ove trasmesso in tempo utile dal Senato, sarà esaminato nel periodo dal 22 luglio alla sospensione dei lavori, immediatamente prima del disegno di legge n. 2297.

In relazione a richieste formulate da un gruppo parlamentare, il Presidente si è riservato di determinare l'ordine di esame degli argomenti previsti per la seduta di martedì 16 luglio.

Comunico altresì che — come già convenuto a seguito della convocazione del Parlamento in seduta comune per domani — lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata avrà luogo nella seduta di giovedì 11 luglio, alle ore 15.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 10 luglio 2002, alle 9,30:

*(ore 9,30 e al termine della riunione del Parlamento in seduta comune)*

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 122, recante disposizioni concernenti proroghe in materia di sfratti, di edilizia e di espropriazione (2893).

— *Relatore:* Foti.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni in materia di agricoltura. *(Già articoli 21 e 22 del disegno di legge n. 2122 — Stralcio ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 1, del Regolamento, comunicato all'Assemblea il 14 gennaio 2002) (2122-ter/AR).*

— *Relatore:* de Ghislanzoni Cardoli.

3. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

**VOLONTÈ** ed altri: Disposizioni per il riconoscimento della funzione sociale svolta dagli oratori e dagli enti che svolgono attività simili e per la valorizzazione del loro ruolo (388-A).

*e dell'abbinata proposta di legge: CENTO e ZANELLA (2773).*

— *Relatore:* Lucchese.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni in materia di cooperazione con il Tribunale internazionale competente per gravi violazioni del diritto umanitario commesse nel territorio del Ruanda e Stati vicini *(Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (1565-B).*

— *Relatore:* Fragalà.

*(al termine delle votazioni, per la sola discussione sulle linee generali)*

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di difesa d'ufficio e di procedimenti civili davanti al Tribunale per i minorenni (2937).

— *Relatore:* Lucidi.

**La seduta termina alle 20,15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa alle 22,20.*