

ripresentato all'attenzione dell'Assemblea, sulle quali peraltro annuncio che non condurremo una battaglia di principio, una guerra di religione, anche perché riteniamo che si sia estremamente in ritardo con l'approvazione di un provvedimento che — com'è noto — è fortemente atteso dalla categoria. Si tratta infatti di fondi che a questo punto non possiamo non elargire al settore dell'autotrasporto. È tuttavia opportuno che rimangano agli atti della nostra discussione alcune problematiche da noi sollevate; poi ciascuno, nella sede competente che è appunto l'Assemblea, si assumerà le proprie responsabilità: il Governo quella di governare e quindi di presentare disegni di legge nell'ottica degli indirizzi che ritiene di dover perseguire, l'opposizione quella di far sentire la sua voce ed il suo spunto critico.

L'ultima considerazione che vorrei svolgere riguarda l'articolo 9-*bis*, che è stato inserito nel testo e che tratta della materia relativa ai trasporti eccezionali.

Sento la necessità di fare questo breve richiamo anche perché tale disposizione fa seguito ad un impegno assunto dal Governo lo scorso anno in sede di conversione in legge del decreto-legge recante aiuti alla categoria dell'autotrasporto. Il Governo, da me sollecitato, ha ottemperato — effettivamente alla prima occasione — nel senso indicato da un ordine del giorno, accettato dall'esecutivo, che lo impegnava a legiferare in materia di trasporti eccezionali. Aggiungo che la preoccupazione manifestata dalla collega Ciapusci circa la pericolosità del transito di mezzi con una certa capacità di carico, non è fondata.

I mezzi che vengono adibiti al trasporto di questi particolari materiali previsti nelle modifiche all'articolo 10 — Presidente, mi consenta di concludere — sono omologati per quella portata e quindi, secondo il nostro Ministero e secondo tutte le prove che sono state effettuate, possono tranquillamente portare quei carichi. È chiaro, peraltro, che non possono andare a 120 chilometri all'ora, come fanno molti TIR sulle nostre

autostrade pur essendo soggetti a limiti ben diversi. A questo proposito, non so se sia più pericoloso un TIR che viaggia con un carico di 440 quintali a 120 o 130 chilometri all'ora o un mezzo che effettui trasporti eccezionali, il più delle volte su percorsi ben delineati a 40 o 50 chilometri all'ora (queste, infatti, sono le velocità che tengono quei mezzi). Con la modifica dell'articolo 10 si va nella direzione di una riduzione dei mezzi che debbono circolare e dei viaggi che debbono essere effettuati dalle aziende che svolgono quell'attività.

La ringrazio Presidente e mi scuso per la forse eccessiva lunghezza del mio intervento. Molto, però, si sarebbe ancora potuto dire e molto potremo aggiungere successivamente. Comunque, nel corso dell'esame degli emendamenti riavanzaremo con molta serenità e senza far perdere molto tempo le nostre proposte. Starà poi al Governo darci risposte in un senso o nell'altro.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Baccini, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Bocchino. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, onorevole ministro, il provvedimento che affrontiamo oggi e che il Parlamento si appresta ad esaminare è senz'altro portatore di novità nel settore dell'autotrasporto. Pertanto, come gruppo di alleanza nazionale, lo affrontiamo oggi con uno spirito diverso rispetto a quello con cui esaminammo gli altri provvedimenti sull'autotrasporto. Ciò per una serie di ragioni che è opportuno sottolineare.

La prima è la scelta del Governo di presentare questa normativa sotto forma di disegno di legge, lasciando pertanto alle spalle l'utilizzo dello strumento del decreto-legge che, come ricorderanno i pochi colleghi presenti, lo scorso anno vide il Parlamento bloccato per alcuni giorni, con l'opposizione tesa a procedere con lo strumento dell'ostruzionismo e la maggioranza intenzionata ad approvare appunto il decreto-legge senza aperture nei con-

fronti delle proposte emendative dell'opposizione stessa.

Il solo fatto dunque che si sia scelta la via del disegno di legge deve essere ed è considerato anche da noi come un segnale positivo di rispetto verso il Parlamento e le Commissioni competenti.

La Commissione di merito ha di fatto modificato — se non in alcune parti stravolto — il provvedimento, grazie anche — è opportuno sottolinearlo — alla competenza ed alla disponibilità del relatore. Siamo pertanto soddisfatti di questi piccoli passi in avanti, anche se certo il provvedimento non è quello che noi avremmo immaginato. Anche dei passi in avanti, però, debbono essere considerati positivamente dalle opposizioni.

Per la prima volta ci troviamo ad affrontare questo argomento senza il muro contro muro che ci ha visti protagonisti in ordine al precedente decreto ed anche nell'esame preliminare in Commissione, prima che il Governo e la maggioranza si rendessero conto che era necessario aprire alle proposte dell'opposizione.

Per la prima volta il provvedimento non è portatore esclusivamente di finanziamenti a pioggia, strumenti che finora hanno « ingessato » il settore dell'autotrasporto, non favorendone la riforma reale e complessiva, a favore della competitività dell'autotrasporto italiano rispetto a quello di altri paesi europei.

Questo disegno di legge era partito nel modo peggiore; era stato presentato alle categorie interessate in una sala pubblica della Camera dei deputati ancor prima di essere sottoposto ai deputati della Commissione competente; era stato presentato con trionfalismo dal Governo come un atto dello stesso esecutivo e della maggioranza a tutela di un settore che produce e dà occupazione.

In realtà il provvedimento iniziale ricalcava i vecchi provvedimenti troppo tesi a finanziare senza riformare strutturalmente l'autotrasporto italiano.

Per fortuna, anche grazie ai rilievi scritti che sono giunti dall'Unione europea, che inizialmente aveva considerato in modo negativo questo disegno di legge,

perché non riduceva effettivamente la capacità di carico e si presentava come un provvedimento che finanziava ma non ristrutturava il settore, abbiamo registrato l'apertura del Governo e della maggioranza. A nostro giudizio abbiamo avuto pertanto l'opportunità di migliorare il disegno di legge che ci apprestiamo ad esaminare in aula, soprattutto nella parte, già sottolineata dal collega Mammola — ma che vogliamo ribadire —, della modifica della disciplina dei titoli autorizzativi.

Siamo convinti che quel passaggio del disegno di legge con altre modifiche introdotte in Commissione ci porti a rendere maggiormente competitivo il nostro autotrasporto, che finora non è stato tale per una serie di ragioni. La prima è la carenza di intermodalità che vi è in Italia: spero che il ministro dei trasporti, il Governo e la maggioranza, insieme con il Parlamento, si rendano conto che è giunta l'ora di imprimere un'accelerazione allo sviluppo intermodale dei trasporti italiani.

Si tratta di un problema serio, che si porta dietro tanti guai del passato e l'influenza sulle scelte del legislatore di alcune *lobby*, che hanno tutto l'interesse ad alimentare il trasporto su gomma.

L'Italia è uno dei paesi avanzati con la maggiore percentuale di trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia. Purtroppo è noto — viene denunciato anche da componenti della maggioranza che sostiene il Governo — che oggi in Italia la politica dei trasporti la fa l'industria che produce i mezzi di trasporto su gomma. Questo è purtroppo un dato negativo che deve, invece, spingere il Governo e la maggioranza ad avere la sensibilità di ribaltare lo squilibrio esistente tra trasporto su gomma e trasporto su rotaia per sviluppare l'intermodalità, il trasporto marittimo ed aereo, per dare al sistema dei trasporti italiani un'accelerazione e per renderlo più innovativo e competitivo in Europa.

Per questa ragione guardiamo con maggiore interesse al disegno di legge al nostro esame, perché riteniamo che, dal punto di vista del metodo, esso rappresenti senz'altro un passo in avanti rispetto

ai decreti-legge del passato e che, dal punto di vista del merito, sia stato compiuto qualche passo in avanti grazie al lavoro svolto in Commissione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giardiello. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, a nome del gruppo della sinistra democratica-l'Ulivo esprimo la soddisfazione per l'approvazione in Commissione trasporti del provvedimento di ristrutturazione e di riforma del settore dell'auto-transporto.

Il testo licenziato impegna cospicui finanziamenti (lo ha ricordato il relatore): circa 2.000 miliardi per i prossimi tre anni, che permetteranno all'autotrasporto italiano di essere in condizioni di competere alla pari con gli altri concorrenti europei, in vista dell'appuntamento di liberalizzazione previsto per il prossimo luglio 1998.

I finanziamenti sono finalizzati ad interventi per lo sviluppo dell'intermodalità, ad incrementare il trasporto combinato, a favorire la nascita di nuove imprese attraverso un processo di aggregazione, superando l'attuale ed eccessiva polverizzazione del settore.

Queste misure, oltre ad accrescere il grado di competitività, produrranno positivi risultati sia in termini di sicurezza della circolazione stradale, sia in termini di miglioramento di impatto ambientale.

Il provvedimento varato dalla Commissione trasporti introduce significativi elementi di riforma di norme di regolazione del settore attraverso la modifica del sistema delle autorizzazioni, il riordino del sistema tariffario, nonché il progetto di riforma dell'albo dell'autotrasporto.

Mi permetta, signor Presidente, una considerazione di carattere più politico. Questo provvedimento è la dimostrazione che si può lavorare in un rapporto corretto e positivo tra Governo e Parlamento, tra maggioranza ed opposizione, tant'è che si tratta di un provvedimento — come qui è stato ricordato — profondamente

modificato dal lavoro parlamentare. Questo è stato possibile grazie al lavoro del relatore — l'onorevole De Piccoli —, che io vorrei ringraziare, di tutti i componenti la Commissione e grazie anche alla sensibilità del Governo, in particolare del ministro Burlando.

Mi auguro che questi episodi possano consolidarsi. Però vorrei dire, con altrettanta franchezza — mi rivolgo ai colleghi della lega —, che aver presentato alcune centinaia di emendamenti per l'esame in Assemblea non aiuta questa linea, non aiuta il confronto, non aiuta il merito della discussione. Il gruppo della sinistra democratica si augura che l'iter parlamentare possa procedere speditamente per l'approvazione definitiva del provvedimento, consapevole di aver dato agli operatori del settore importanti risposte che attendevano da molti anni e che sono fondamentali non solo per il sistema della mobilità delle merci in Italia ma anche per lo sviluppo economico del paese.

Mi auguro infine, signor Presidente, che, nelle prossime ore, il relatore possa ricondurre a sintesi unitaria le ulteriori difficoltà che sono emerse nella discussione in quest'aula. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo —
A.C. 3270) (ore 19,43)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole De Piccoli.

Prego, onorevole De Piccoli, ha avuto anche delle sollecitazioni, degli inviti.

CESARE DE PICCOLI, Relatore. Credo, signor Presidente, anche per l'economia dei nostri lavori, di dover ringraziare, a proposito delle questioni poste nell'introduzione, i colleghi per le parole di apprezzamento sul lavoro che abbiamo svolto. Vi sono ancora dei margini per

approfondire, in sede di Comitato dei nove, il lavoro sugli emendamenti, per cui mi auguro che in quell'occasione anche le condizioni che adesso possono sembrare abbastanza pregiudiziali trovino una soluzione più favorevole per l'iter del provvedimento. Da questo punto di vista, quindi, credo che il lavoro che ci aspetta potrà essere costruttivo per consentire l'approvazione definitiva del provvedimento, essendo questo l'obiettivo che ci muove. La ringrazio, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ed io ringrazio lei.

Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Grazie, signor Presidente. Volevo anch'io ringraziare il relatore perché questo disegno di legge, che giunge a novembre in aula, è profondamente diverso da quello che si cominciò a discutere nel mese di febbraio quando fu presentato dal Governo. Ciò perché effettivamente — come diceva anche l'onorevole Bocchino — abbiamo tentato una strada nuova, quella di concludere una fase di aiuti ad un settore, che non cambiava mai, cercando di introdurre elementi di forte innovazione, quindi sì aiutandolo, ma soprattutto aiutandolo a cambiare, ad essere più competitivo.

In sostanza, è noto che noi ci muoviamo negli ultimi tempi possibili prima che la liberalizzazione intervenga (mancano ormai giusto sette mesi) e, tra l'altro, secondo una lettura che anche l'onorevole Mammola ha voluto qui ricordare, abbiamo solo un mese per approvare questo provvedimento (anzi, di fatto, tra Camera e Senato, venti giorni). Alla fine di questo periodo, il timore è che questi circa 2.000 miliardi, che crescono perché diminuiscono i tassi di interesse, vengano perduti, vanificando così l'occasione di ristrutturare, di riformare il settore.

Come è noto, il Governo non solo ha presentato un disegno di legge, ma ha anche lasciato ampia disponibilità, al relatore e alla Commissione, a ridefinirne il contenuto secondo gli orientamenti della

Commissione stessa. In sostanza, gli unici vincoli che avevamo di fronte erano di carattere finanziario, anche se mai ci siamo trovati di fronte, in questo Parlamento, ad un intervento di questa complessità e rilevanza.

I provvedimenti annuali, oltre che diversi nella qualità erano diversi anche nella quantità; si trattava infatti di alcune centinaia di miliardi a fronte di un provvedimento che, come ha sottolineato l'onorevole Giardiello, mette in moto quasi 2.000 miliardi. L'altro vincolo che abbiamo sempre tenuto presente è quello dell'Unione europea. Ricordo che non solo è la prima volta che presentiamo su questa materia un disegno di legge, non solo è la prima volta che intendiamo ristrutturare e riformare il settore piuttosto che aiutarlo con interventi a pioggia, ma è anche la prima volta che notificiamo un provvedimento in materia di autotrasporto all'Unione europea, che ci ha fatto avere le sue osservazioni, delle quali ci sembra di aver tenuto in larga parte conto. Naturalmente anche in queste ore sarà possibile discutere. L'idea era quella di un ulteriore passaggio, non appena approvato il provvedimento alla Camera, prima che fosse esaminato dal Senato.

La netta impressione che abbiamo ricavato dagli incontri tecnici, prima dell'incontro che spero di avere con il commissario europeo in occasione del consiglio dei ministri dei trasporti il 10 e l'11 dicembre a Bruxelles, è che l'Unione europea apprezzi non solo il metodo, cioè la notifica, ma anche il merito, ossia le modifiche introdotte nel corso del dibattito parlamentare.

Nel corso di questo dibattito i commissari hanno ritenuto di introdurre nel provvedimento anche elementi di riforma. Come i colleghi ricorderanno, il Governo pensava esso stesso di approvare un provvedimento di riforma una volta approvato il provvedimento di ristrutturazione. L'allungamento dei tempi della discussione parlamentare ha poi consigliato la Commissione — il Governo è d'accordo — ad anticipare l'introduzione di elementi di

riforma nel corpo del provvedimento di ristrutturazione. Dico la verità, sembrava che l'esito del provvedimento in Commissione trasporti precludesse ad una discussione in aula ormai quasi definitivamente concordata. Non blindata, ma concordata — lo dico alla collega Ciapusci —; il Governo non intendeva blindare questo provvedimento, ma riteneva che nove mesi di discussione in Commissione fossero sufficienti. Dico anche con un minimo di amarezza che abbiamo ricevuto molti complimenti per aver presentato un disegno di legge anziché un decreto-legge; ma abbiamo impiegato nove mesi a farlo uscire dalla Commissione e scopriamo ora che la collega Ciapusci ha presentato 300-400 emendamenti. Non so quanto convenga, ma questa comunque è ormai la strada.

Ciò detto, vorrei cercare di capire se si può fare uno sforzo finale per varare il provvedimento. È chiaro infatti che senza un'intesa, con un calendario dei lavori già affollato di provvedimenti, potrebbe essere difficile svolgere effettivamente l'esame del disegno di legge. Richiamerò dunque i punti che Governo e Commissione hanno posto al centro del loro lavoro. Partendo dal fatto che l'autotrasporto italiano è eccessivamente polverizzato e probabilmente poco pronto a competere con un mondo più strutturato e organizzato, abbiamo ragionato sulla base di una logica che ponesse al centro le questioni dell'esodo, dell'intermodalità, della concentrazione, della formazione, dell'inserimento di nuove tecnologie. Questo settore ha retto così com'è perché è molto forte la chiusura del sistema. Molti dei ragionamenti riportati dall'onorevole Mammola riguardano questo punto. Il sistema, però, non può rimanere chiuso e si sa che si aprirà. La discussione ha riguardato il fatto di volerlo aprire in modo regolato, seppure rapido o di voler invece aspettare un *D-day* in cui si avvii selvaggiamente un processo di riapertura e di liberalizzazione che riguardi l'accesso alla professione, le concessioni, le autorizzazioni e così via. In sostanza è prevalsa l'ipotesi di un passaggio veloce ma graduale.

Quindi, rispetto al provvedimento del Governo, la Commissione ha cambiato le quote, nel senso che ha modificato la distribuzione delle risorse, ha tenuto conto delle osservazioni dell'Unione europea (mi pare in buona parte, se non integralmente), ha anticipato elementi di riforma accanto al processo di ristrutturazione, ha previsto tempi molto stretti per i provvedimenti amministrativi conseguenti alla legge (motivo per cui non si può procedere all'esame in sede deliberante), ha teso a mantenere un filo di gradualità, rendendo però certo l'esito finale. Infine, su richiesta di alcuni componenti la Commissione, ha introdotto un tema leggermente divergente, quello dei trasporti eccezionali, per cercare di venire incontro ad un'emergenza che si è creata. Questo è il percorso che è stato seguito.

Naturalmente noi sappiamo bene che è il complesso del trasporto che va riformato, ma è anche vero che questo Governo finalmente ha sbloccato i finanziamenti per gli interporti, alcuni dei quali erano fermi da sette anni. Non è quindi del tutto vero che non ci sono interporti; cominciano ad essercene alcuni che funzionano molto bene, come quelli di Verona e Padova, per citare alcuni esempi. Alcuni interporti finanziati pochi mesi fa cominciano ad essere realizzati (Cervignano ed altri che ho visitato recentemente). Come sosteniamo sempre, l'obiettivo è il completamento di un processo di ristrutturazione del trasporto terrestre, in particolare per le merci, con la trasformazione delle ferrovie dello Stato, tema di cui si sta discutendo con grande intensità in questi giorni.

Detto questo e ringraziati i colleghi per gli apprezzamenti e per il metodo seguito, penso che questa sera ci si possa fermare a questo punto; il Comitato ristretto è convocato per domani mattina alle ore 10. Così come abbiamo fatto nel corso di questi nove mesi, dobbiamo continuare a lavorare, a discutere, a ricercare un punto d'intesa. Mi pare che sostanzialmente gli interventi dei colleghi Mammola, Bocchino, Sanza e Giardiello siano interventi di chi considera ormai questo come un

testo definitivamente o quasi definitivamente approvabile. Invece sia l'intervento della collega Ciapuscì sia la copiosa quantità di emendamenti presentati fanno comprendere che esiste ancora un problema con una forza politica, la lega nord. Credo che il relatore, che finora ha svolto un lavoro da tutti riconosciuto e che ancora ringrazio, possa insieme al Governo, nel corso della mattinata di domani, verificare se sia possibile trovare un'intesa, perché è del tutto evidente che questo provvedimento può essere approvato prima della discussione dei documenti di bilancio a patto che i tempi di discussione non siano eccessivamente lunghi. Se invece il disegno di legge dovesse impegnare quest'aula per giorni e giorni, è chiaro che la possibilità di approvarlo sarebbe preclusa.

Mi fermo a questo punto ringraziando quanti sono intervenuti ed il relatore. Spero che nel corso della mattinata di domani, con la disponibilità del relatore, dei commissari e del Governo, sia possibile concludere questo lavoro, arrivare al ritiro del maggior numero possibile di emendamenti ed approvare il provvedimento nel corso di questa settimana. Ringrazio, infine, anche il Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole ministro.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 2 dicembre 1997, alle 10:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — Discussione delle mozioni Comino n. 1-00208 e Diliberto ed altri n. 1-00216 sulle perquisizioni disposte dalla Procura della Repubblica di Busto Arsizio.

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

Conversione in legge del decreto-legge 27 ottobre 1997, n. 364, recante interventi urgenti a favore delle zone colpite da ripetuti eventi sismici nelle regioni Marche e Umbria (4274).

— *Relatore:* Turrone.

4. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge costituzionale:*

TRANTINO; SIMEONE; SELVA; FRATTINI e PRESTIGIACOMO; LEMBO; GIOVANARDI e SANZA; di iniziativa del Governo; BOATO: Modifica alla XIII disposizione transitoria e finale della Costituzione (830-921-1379-1421-2575-3093-3754-3836).

— *Relatori:* Maselli, per la maggioranza; Garra, di minoranza.

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

Conversione in legge del decreto-legge 27 ottobre 1997, n. 362, recante finanziamento della missione italiana in Albania per riorganizzare le Forze di polizia albanesi e dell'assistenza ai profughi della ex Jugoslavia (4273).

— *Relatore:* Leccese.

6. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

MAMMOLA ed altri; LUCCHESI ed altri; PECORARO SCANIO; FRATTINI; VELTRI; VELTRI ed altri; VELTRI ed altri; TREMAGLIA e FRAGALÀ; PISCITELLO ed altri: Misure per la prevenzione dei fenomeni di corruzione (244-403-780-1417-1628-2327-2576-2586-2610).

— *Relatori:* Serra e Veltri, per i capi I e V; Bonito e Li Calzi, per i capi II e III; Martinelli, per il capo IV.

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

Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (3270).

— *Relatore:* De Piccoli.

8. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

SBARBATI; d'iniziativa del Governo; BONITO ed altri; MIGLIORI; DELMASTRO DELLE VEDOVE ed altri; MOLINARI ed altri: Disposizioni concernenti il tirocinio e la nomina del giudice di pace. Delega al Governo in materia di competenza penale del giudice di pace (675-1873-2507-2891-3014-3081).

— *Relatore:* Bonito.

9. — *Discussione dei documenti in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti dell'onorevole Cafarelli, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-*quater*, n. 15).

— *Relatore:* Abbate.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Bergamo (Doc. IV-*quater*, n. 8).

— *Relatore:* Carmelo Carrara.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Gasparri (Doc. IV-*quater*, n. 17).

— *Relatore:* Saponara.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Bossi (Doc. IV-*ter*, n. 33-A).

— *Relatore:* Bonito.

La seduta termina alle 19,50.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle 21,15.