

Vi è un'ulteriore riflessione da fare. Sinceramente non comprendo perché sia stata eliminata la possibilità di richiedere, da parte dell'accusa e da parte della difesa, l'incidente probatorio, così come invece era stato previsto nel testo inizialmente approvato dalla Commissione nel periodo intercorrente tra il decreto di citazione a giudizio e il dibattimento.

Sappiamo perfettamente che possono passare anni e anni dal momento in cui un imputato è stato rinviato a giudizio a quello in cui inizia il dibattimento; avevamo prospettato uno strumento che dava la possibilità all'accusa e alla difesa di coordinare la propria strategia accusatoria o difensiva sulla base di questo strumento, anche in considerazione della diversa valenza probatoria degli atti acquisiti in sede di indagine e della diversa possibilità di acquisizione al fascicolo del dibattimento di quegli atti, in caso di imputato che si avvale della facoltà di non rispondere. E ciò nel pieno rispetto del contraddittorio tra accusa e difesa davanti a un giudice imparziale.

Non è un caso, del resto, proprio in relazione agli articoli 500 e 513 del codice di procedura penale che, già in più occasioni, i giudici di merito abbiano ritenuto rilevanti e non manifestamente infondate le eccezioni di incostituzionalità proprio sulla permanenza di queste norme che non sono più compatibili con l'articolo 111, rinviando gli atti alla Corte costituzionale. Sarebbe valsa la pena, nel momento in cui si è tentato e, in parte, si è riusciti a trovare un testo equilibrato che contemperasse esigenze e diritti diversi, di trovare una soluzione anche su questo punto.

In questa situazione, di fronte alle luci e alle ombre evidenziate, agli elementi condivisibili e a quelli meno condivisibili, ma anche nella piena consapevolezza dell'importanza del testo al nostro esame e delle gravi conseguenze che avrebbe sull'amministrazione della giustizia e sulla stessa credibilità delle istituzioni democratiche la mancata conversione del decreto-legge, dichiaro — ferme restando le perplessità e le riserve sottolineate nel

mio intervento — a nome dei deputati di Rifondazione comunista un voto di astensione.

PRESIDENTE. Colleghi, vi informo che sono presenti in tribuna le bambine ed i bambini della corale di Montalbano Ionico, i quali sono particolarmente bravi e capaci. Speriamo di poterli ascoltare in futuro in qualche occasione (*Generali applausi, cui si associano i membri del Governo*).

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

Colleghi, vi prego di prendere posto perché questo è l'ultimo intervento.

MARCO TARADASH. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione e rispetto le argomentazioni esposte dai colleghi, in particolare quelli del Polo, i quali hanno espresso un giudizio favorevole sulla norma in esame. Non posso però fare a meno di esprimere le mie perplessità, che forse nascono da una lettura affrettata dell'articolo, ma che temo abbiano qualche fondamento di sostanza.

Innanzitutto mi domando come si possa prevedere l'applicazione dei principi della Costituzione ai procedimenti in corso. Credo che applicare dei principi sia cosa assolutamente complessa e che lasci un largo margine di discrezionalità. Naturalmente, apprezzo che si sia ribaltata l'impostazione precedente. Nella formulazione che era stata presentata dal relatore, infatti, si stabiliva « non si applica l'articolo 111 », mentre ora si prevede che quell'articolo abbia applicazione e questo è sicuramente un passo in avanti. Si dice però che si applicano i principi e, com'è antica consuetudine della legislazione del nostro paese, una norma contraddice subito quella precedente.

Per un eufemismo e forse in omaggio all'ipocrisia — che è un omaggio alla verità — si chiamano regole quelle che sono deroghe, deroghe che si cominciano ad introdurre già nel comma 2. Si stabilisce così che i principi si applicano, ma non nei casi che vengono elencati. Peraltro,

questi casi — il collega Pisapia ha già illustrato alcuni dei punti critici — sono molti e possono prestarsi a numerose utilizzazioni strumentali della norma, soprattutto perché noi non abbiamo alcuna certezza rispetto alla data di entrata in vigore della legge che disciplinerà l'articolo 111. Possiamo infatti andare avanti per settimane, mesi ed anni senza avere una normativa che disciplini ed introduca nel codice di procedura penale i principi della Costituzione. Rischiamo allora di andare avanti con questa disposizione, che finisce per conferire in qualche modo verità, fissandoli, ad articoli che sono invece oggetto di polemica, tanto che hanno portato al varo della nuova disciplina costituzionale.

Anche il comma 4, là dove si prevede che la Corte di cassazione debba valutare le decisioni prese dal tribunale sulla base della normativa antecedente, quella in vigore al momento di quella decisione, mi sembra crei una disparità francamente difficile da sopportare tra imputati nei diversi gradi di giudizio. Conosco naturalmente l'obiezione, ossia che era necessaria una disciplina transitoria. Mi domando però se tale obiezione sia vera fino in fondo e se, nel momento in cui il Parlamento decide di mettere mano alla Carta fondamentale e quindi di compiere un atto drammatico come quello della modifica della Costituzione su questioni che attengono alle libertà fondamentali, possiamo ritenere che sia legittimo ed utile avere una disciplina transitoria. Conosco i costi dell'assenza di una tale disciplina, ma anche quelli dell'introduzione di una disciplina transitoria e li leggo in questa normativa.

Ed allora, cari colleghi, fermo restando che non posso non trovare un progresso in questa disposizione rispetto a quella che avevamo davanti agli occhi nelle settimane precedenti, restano tuttavia fortissimi i dubbi che una normativa transitoria di questo genere possa incidere in modo sostanziale sui procedimenti in corso e sul modo in cui si viene a formare il giudizio. Temo che scrivere nella Costituzione « processo giusto », ma operare poi legislativamente per tenere in piedi,

fino a data da destinarsi, le regole del processo non giusto, sia qualcosa di insopportabile per l'ordinamento giudiziario del paese. Le modifiche introdotte oggi non saranno sufficienti a giustificare il lavoro svolto nei mesi passati.

Per tale motivo, il nostro voto sul complesso del provvedimento non sarà favorevole.

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

(Coordinamento — A.C. 6669)

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. 6669)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 6669, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Conversione in legge del decreto-legge 7 gennaio 2000, n. 2, recante disposizioni urgenti per l'attuazione dell'articolo 2 della legge costituzionale 23 novembre 1999, n. 2, in materia di giusto processo) (6669):

<i>(Presenti</i>	385
<i>Votanti</i>	373
<i>Astenuti</i>	12
<i>Maggioranza</i>	187
<i>Hanno votato sì</i>	342
<i>Hanno votato no ..</i>	31).

Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (6653) (ore 17,07).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità.

**(Ripresa esame degli articoli
— A.C. 6653)**

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 26 gennaio 2000 è iniziato l'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484 (*vedi l'allegato A — A.C. 6653 sezione 1*), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A — A.C. 6653 sezione 2*), che è iniziata la votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 1 (*per gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi riferiti agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione, vedi l'allegato A — A.C. 6653 sezione 3*) e che sulla votazione dell'articolo aggiuntivo Mammola 01.01 è mancato il numero legale.

Ricordo che i gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale avevano richiesto la votazione nominale. Tale richiesta viene confermata?

ELIO VITO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo ai voti.

ENZO SAVARESE. Un attimo, Presidente.

GIACOMO STUCCHI. Signor Presidente, consenta ai componenti il Comitato dei nove di prendere posto.

PRESIDENTE. Per cortesia, i colleghi del Comitato dei nove si accomodino.

Bene, ora possiamo procedere ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.01, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	<i>367</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>184</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>151</i>
<i>Hanno votato no .</i>	<i>216).</i>

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.30, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	<i>355</i>
<i>Votanti</i>	<i>354</i>
<i>Astenuti</i>	<i>1</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>178</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>149</i>
<i>Hanno votato no .</i>	<i>205).</i>

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.65.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, stiamo procedendo con le votazioni relative ad un provvedimento sul quale abbiamo presentato diversi emendamenti; desidero inquadrare il provvedimento stesso nel contesto generale.

Siamo arrivati a questo decreto-legge perché, come è stato già ricordato nel corso della discussione sulle linee generali, la legge n. 454 del 1997 ci consentiva, nel triennio 1997-1999, di impiegare 1.900 miliardi che, con la medesima legge, il Governo italiano stanziava per interventi di ristrutturazione del comparto in questione.

A causa delle note questioni relative al contrasto tra il diritto comunitario e la normativa da noi varata, sulla quale avevamo già espresso parecchie perplessità (ricordo che in quest'aula, due anni fa, vi fu un ampio confronto dialettico tra l'opposizione, la maggioranza, il Governo e l'allora ministro Burlando)...

Scusi, Presidente, si può avere un po' di silenzio?

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Mammola. Onorevole Gasparri, si può accomodare? Onorevole Mantovano, onorevole Riccio, accomodatevi.

Prego, onorevole Mammola.

PAOLO MAMMOLA. È difficile parlare con delle voci alle spalle; l'oratore non sente neanche quel che dice.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con lei.

Onorevole Michielon! Scusate, non posso richiamare tutti uno per uno. Onorevole Cicu, onorevole Signorino, per favore.

Prego, onorevole Mammola.

PAOLO MAMMOLA. Stavo ricordando a me stesso ed ai colleghi che già all'epoca dell'approvazione della legge n. 454 del 1997 in quest'aula si svolse un aspro confronto dialettico tra i rappresentanti della maggioranza, del Governo e dell'opposizione proprio sul tema della compatibilità con le normative comunitarie. Poiché questa previsione si è puntualmente verificata, oggi possiamo affermare con il senno di poi: lo avevamo detto! Oggi, infatti, ci troviamo ad intervenire di nuovo legislativamente con un provvedimento di modifica della legge n. 454 del 1997 sostanzialmente perché il Governo

vuole « salvare » i fondi non spesi (stiamo parlando di 1.500 miliardi sui 1.800 all'epoca stanziati). Rispetto a questo provvedimento che è stato varato con la finalità — che rappresenta sicuramente un atto dovuto per questo comparto — di non perdere quei fondi, abbiamo posto al Governo il seguente quesito: cosa ne facciamo di questo decreto-legge? È un provvedimento che interviene soltanto per salvare i fondi non utilizzati o che tende a rivedere in più parti la legge n. 454 del 1997? Mi pare che nei fatti si sia addivenuti ad un intervento di carattere legislativo un po' più ampio, nel senso che oggi, nel testo di legge al nostro esame, sono già state inserite talune modifiche che creano ulteriore spazio di intervento sulla suddetta legge.

Dal momento in cui si è deciso di utilizzare lo strumento del decreto-legge per intervenire in maniera un po' più ampia non solo in ordine alla copertura finanziaria, ma anche sul merito della legge medesima (riguardo a quest'ultima, vorrei ricordare che, anche nel dibattito svolto in Commissione, parecchi colleghi della maggioranza, compresi il relatore ed il rappresentante del Governo, hanno convenuto sulla opportunità di allargare lo spettro di intervento non solo con questo decreto-legge ma anche con ulteriori e seguenti provvedimenti) e poiché sono state preannunciate addirittura ulteriori iniziative, chiediamo al Governo di effettuare una « pulizia » del testo e di riportare quello della legge n. 454 del 1997, così contrastato, in un ambito di maggiore coerenza legislativa.

Il mio emendamento 1.65 potrebbe apparire soltanto di carattere formale, ma non è così...

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, deve concludere.

PAOLO MAMMOLA. Chiediamo al Governo di poter inserire al comma 1 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, dopo la parola « autotrasporto », le seguenti: « di merci ». Non è una questione di lana caprina, ma una

specificazione di merito e di sostanza! Non comprendendo quindi le ragioni della contrarietà su questo punto, chiediamo al Governo di modificare il parere precedentemente espresso.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.65, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	307
<i>Votanti</i>	305
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	153
<i>Hanno votato sì</i>	113
<i>Hanno votato no</i> .	192).

Sono in missione 56 deputati).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.66, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	306
<i>Votanti</i>	305
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	153
<i>Hanno votato sì</i>	112
<i>Hanno votato no</i> .	193).

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Savarese 1.1.

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

ENZO SAVARESE. Presidente, io ed il collega Bocchino abbiamo presentato que-

sto emendamento — che, d'altra parte, si identifica per alcuni aspetti con l'emendamento precedente del collega Mammola — perché vorremmo conoscere dal sottosegretario Angelini i motivi per cui il Governo ha espresso la propria contrarietà sulla seguente specificazione: « Per le imprese non residenti in Italia condizione per accedere ai benefici previsti dalla presente legge è il possesso della licenza comunitaria (...) ». Questa mi sembra una disposizione quasi tautologica. Se il Governo la considera tale, possiamo anche capire ed accettare, vorremmo però che rimanesse almeno agli atti il perché del rifiuto dell'emendamento in esame.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo ha espresso parere contrario su quella previsione perché se si accettasse questo emendamento un'impresa olandese, o un'impresa tedesca, che avesse la licenza comunitaria potrebbe chiedere di accedere ai finanziamenti che l'Italia destina alla ristrutturazione dell'autotrasporto delle merci del proprio paese. Questo non ci pare condivisibile, mentre abbiamo espresso parere favorevole ad un emendamento successivo dell'onorevole Mammola che offre la possibilità di accedere al finanziamento ad imprese anche residenti in Stati esteri, ma che hanno l'iscrizione all'albo del nostro paese, quanto meno con una filiale.

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, debbo dire che le argomentazioni del sottosegretario mi hanno convinto e quindi ritiro il mio emendamento 1.1 e preannuncio il voto favorevole sul successivo emendamento Mammola 1.68.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, il suo emendamento 1.68 è stato riformulato. Lei accetta tale riformulazione proposta dalla Commissione?

PAOLO MAMMOLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.68, nel testo riformulato, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	311
<i>Votanti</i>	304
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	153
<i>Hanno votato sì</i>	298
<i>Hanno votato no</i> ...	6

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.69.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, mi pare che il Governo abbia espresso parere negativo su questo emendamento.

Ripropongo all'attenzione del Governo questa modifica che sostanzialmente mira ad «allargare» il triennio 1997-1999 al quinquennio 1998-2002. In sostanza, si tratterebbe di consentire per cinque anni e fino al 2002 l'accesso ai fondi che mettiamo a disposizione delle imprese di autotrasporto.

Mi permetterei di segnalare che non è così peregrina la nostra richiesta stante il fatto che, nonostante quanto ci ha continuamente detto il Governo e nonostante il Governo stesso abbia rassicurato la Com-

missione e il Parlamento circa la compatibilità delle norme al nostro esame rispetto all'ordinamento comunitario (mi riferisco all'accordo intervenuto tra le nostre rappresentanze ministeriali e le delegazioni della DG-7 di Bruxelles), siamo abbastanza perplessi sul fatto che non ci siano più ostacoli all'erogazione dei fondi. Ricordiamo che per poter accedere a questi fondi il Governo dovrà emanare successivamente dei provvedimenti attuativi che dovranno essere, di nuovo e completamente, aderenti alla normativa comunitaria.

Visti i tempi con i quali ci stiamo muovendo su questa materia — perché nessuno avrebbe pensato che oggi, nel febbraio dell'anno 2000, a distanza di due anni e mezzo dall'approvazione della legge n. 454, ci saremmo trovati a discutere su come far pervenire i fondi destinati dal Governo italiano alle imprese di autotrasporto (ma noi avevamo paventato che ciò sarebbe potuto accadere) —, noi paventiamo di nuovo che i tempi necessari ad una positiva conclusione, quindi ad un recepimento delle osservazioni della Commissione europea, con i decreti attuativi che il Governo varerà successivamente alla conversione in legge di questo decreto-legge, comporteranno tempi simili anche per le imprese che dovranno attivare le procedure per attingere ai fondi ai quali, oggi, dopo due anni e mezzo, non hanno ancora attinto.

Ritengo che non ci dovrebbero essere grandi problemi a prevedere un allungamento del termine temporale per la determinazione del limite massimo per l'accesso ai fondi. Mi pare che ciò vada oltretutto nella direzione di agevolare le imprese e anche il Governo, perciò non capisco per quale motivo quest'ultimo non sia favorevole ad un allungamento dei termini.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, confermiamo il parere contrario sull'emendamento in esame, poiché prevediamo di prolungare la validità della legge circa per il tempo necessario per l'esame della questione in sede di Unione europea; temiamo che un ulteriore prolungamento possa, in qualche modo, indispettire o creare difficoltà nei nostri rapporti con l'Europa, tenuto conto che procediamo alla ristrutturazione già con grave ritardo rispetto agli altri paesi europei, mentre il mercato è già aperto. Nulla vieta, peraltro, tra un paio di anni (con il prolungamento arriviamo alla fine del 2001), di provvedere ulteriormente, ma credo che sarebbe davvero un grave errore se il nostro paese non completasse la ristrutturazione entro la fine del 2001, ponendo così il nostro autotrasporto in condizione di competere.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, purtroppo, devo dire che il sottosegretario Angelini non mi ha convinto. Come ben sanno sia il sottosegretario sia i colleghi della Commissione trasporti, ci troviamo a discutere sul decreto-legge in esame perché, a suo tempo, la legge n. 454 del 1997 è stata approvata senza tenere conto di quelle che sarebbero state le obiezioni in sede comunitaria. A questo punto, quindi, ci augureremmo che non si parlasse di timori, ma che il Governo avesse effettivamente verificato compiutamente, presso la DG-7 e le autorità comunitarie, se il testo, così com'è, sia pertinente con quanto previsto dalla legge n. 454 e se eventuali prolungamenti possano essere giustificati.

Capisco che vi possa essere un timore, ma mi sarei aspettato, più che dal sottosegretario Angelini dal Governo nella sua collegialità, una maggiore autorevolezza nei confronti dell'Unione europea. Ritengo che l'emendamento Mammola 1.69 vada incontro alle esigenze della categoria in-

teressata e possa essere sostenuto a testa alta nei confronti dell'Unione europea, rispetto alla quale non credo che l'Italia debba sempre essere una sorta di servo povero. Abbiamo un italiano alla presidenza della Commissione europea, il vostro, o il nostro, Presidente Prodi e, francamente, non si può accettare sempre un atteggiamento supino nei confronti dell'Unione europea.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, devo dire che le motivazioni del sottosegretario Angelini potrebbero anche essere condivisibili in linea di principio, ma voglio ricordare a me stesso ed ai colleghi, compreso lo stesso sottosegretario, che nei fatti è stata già preannunciata da parte del Governo un'ulteriore iniziativa legislativa per la modifica della legge n. 454 del 1997. Tutti peraltro abbiamo convenuto, nel corso delle discussioni svolte in sede di Commissione trasporti, che la legge n. 454 si è rivelata *a posteriori* estremamente carente dal punto di vista dell'intervento normativo: tutti, quindi, abbiamo concordato sulla necessità di un intervento normativo più organico.

Voglio inoltre ricordare al sottosegretario che dal mese di luglio giacciono presso la Camera iniziative legislative collegate all'atto Camera n. 5527 che prevedono ulteriori interventi sulla legge n. 454. La materia ormai è, direi, « calda », trita e ritrita, ma sinceramente non so se entro la fine della legislatura (arriveremmo già al 2001, signor sottosegretario) riusciremo a mettere mano e a dire la parola « fine » sulla materia, poiché la stessa mi sembra ancora alquanto controversa. A mio avviso, infatti, ancora non vi è unanimità di vedute e quindi manca la possibilità di giungere ad un consenso più ampio su un provvedimento che colmi definitivamente tutte le lacune e superi le attuali carenze. Ciò nondimeno, avremmo ritenuto più utile allungare il termine di un anno; tant'è, comunque, il Governo

anche su questo si assumerà le sue responsabilità e vedremo se l'auspicata riforma troverà piena applicazione entro quella data. Non vorremmo essere una volta di più facili profeti, ma temiamo che la strada da compiere sia ancora lunga e che per quella data non si arrivi alla meta.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.69, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	307
<i>Votanti</i>	306
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	154
<i>Hanno votato sì</i>	112
<i>Hanno votato no</i> ...	194

Sono in missione 56 deputati).

Desidero informare i colleghi che alle 18 ci sarà una messa per ricordare Giuseppe Tatarella. Per ragioni di rispetto nei confronti del collega deceduto e del suo gruppo, riterrei che i lavori si possano concludere alle 18. Tuttavia, prima della conclusione, darò la parola al collega Mussi che l'ha chiesta sull'ordine dei lavori.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.70.

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

ELENA CIAPUSCÌ. Signor presidente, l'emendamento in esame tratta solo di percentuali ed io vorrei chiedere all'onorevole Mammola come intenda compensare il 15 per cento in più, visto che comunque il 100 per cento non può diventare 115 per cento. Faccio riferimento, naturalmente, anche all'emendamento successivo, collega Mammola, senza

che questo venga interpretato come un atto ostruzionistico all'esame del provvedimento.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, rispondendo volentieri anche alla collega Ciapuscì, desidero precisare che con l'emendamento in esame intendiamo intervenire sull'articolo 1, comma 3, lettera a), della legge 23 dicembre 1997, n. 454. In particolare, il comma 3 faceva riferimento alle percentuali di intervento a seconda delle varie iniziative rispetto ai fondi che venivano stanziati con la medesima legge. Alle lettera a) era previsto un incentivo agli investimenti innovativi alle imprese di autotrasporto in connessione a forme di garanzia anche per ulteriori investimenti integrativi da parte delle imprese. La finalità individuata, e compatibile con il diritto comunitario, era dunque l'innovazione delle imprese. Quindi, tutto ciò che portava innovazione, dagli investimenti in tecnologia, in software, in gestione e pianificazione della logistica aziendale ed altro, rientra in tale ambito.

Suggeriamo al Governo di variare alcune di queste percentuali ...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, per cortesia.

PAOLO MAMMOLA. Dicevo che chiediamo di variare queste percentuali. Per rispondere alla collega Ciapuscì, il 15 per cento dovrebbe essere ripartito e detratto — nell'emendamento non è specificato — proporzionalmente rispetto alle altre voci, fatta eccezione, forse, per quanto previsto dalla lettera b), vale a dire l'incentivazione all'esodo volontario per le imprese di autotrasporto monoveicolare. Affermiamo ciò perché su tale voce, come sappiamo, esiste un problema — che evidenziamo anche in un nostro emendamento successivo — relativo alla presentazione di un numero di domande di esodo volontario

da parte di imprenditori monoveicolari, finalizzata alla riduzione della capacità di trasporto, che hanno già praticamente impegnato tutti i fondi che inizialmente la legge aveva preventivato. Va da sé che dovremo procedere ad una ripartizione percentuale in detrazione alle voci previste dagli altri punti.

Questa la *ratio*, quindi suggeriamo e chiediamo al Governo di aumentare la quota finalizzata all'innovazione aziendale, anche in una logica di sviluppo dell'impresa. Sappiamo che le imprese di autotrasporto si devono sempre più trasformare in operatori logistici. Per la logistica è sicuramente necessario che le imprese siano dotate di capacità professionali e manageriali, ma esse devono anche essere dotate degli strumenti di carattere informatico, del supporto *hardware* e quant'altro. Si tratta di una delle voci per le quali — lo ricordo al Governo, ma anche a me stesso e a noi tutti — la Comunità europea ha dimostrato di avere la maggiore disponibilità e flessibilità nell'erogazione di risorse e di fondi destinati alle imprese: vi è, quindi, piena compatibilità con il diritto comunitario. È in questa direzione che abbiamo formulato la nostra proposta emendativa.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, credo che le argomentazioni del collega Mammola meritino l'approvazione del Governo e a questo proposito annuncio il ritiro del successivo emendamento 1.2 a mia firma, proprio perché sposo l'emendamento 1.70 del collega Mammola, così come il suo emendamento 1.71, qualora il Governo non ritenesse di accogliere il primo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.70, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	.....	307
<i>Maggioranza</i>	.....	154
<i>Hanno votato sì</i>	....	113
<i>Hanno votato no</i>	....	194

(Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.71.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, riprendo brevemente il tema che stavo affrontando precedentemente. Nell'applicazione della legge si sono manifestati alcuni problemi. Abbiamo destinato risorse finalizzate alla riduzione della capacità di trasporto e, quindi, all'esodo volontario di imprese monoveicolari: forse questa è stata la voce che, dal punto di vista della distribuzione delle risorse, si è potuta attivare in maniera prioritaria e con minori difficoltà e di ciò forse eravamo già coscienti nel momento in cui fu varata la legge, nel 1997. Tuttavia, le risorse che avevamo messo a disposizione sicuramente non sarebbero state sufficienti a far fronte alle domande di esodo volontario presentate dalle imprese monoveicolari: questo è nelle cose.

Ritengo che non si tratterebbe di un segnale di poco conto in questo momento, se è vero, come abbiamo riconosciuto, essendo presupposto e fondamento della legge di ristrutturazione, che il grande problema dell'autotrasporto italiano, uno dei grandi temi che intendevamo affrontare e risolvere, era quello dell'estrema frammentazione delle imprese, ma soprattutto dell'eccessivo numero degli imprenditori presenti sul mercato. Voglio ricordare che nel sistema dell'autotrasporto italiano sono operanti circa 117-118 mila imprese, dalle più piccole, le monoveico-

lari, alle più grandi e strutturate, sotto forma di società, cooperative e quant'altro.

Se, come ripeto, una delle finalità della legge era quella di aiutare le imprese più deboli, le più piccole, a uscire dal mercato, con un incentivo di carattere finanziario, sicuramente non solo l'obiettivo è stato raggiunto secondo le previsioni, ma è stato ampiamente superato per quanto riguarda la dimensione della domanda di esodo volontario.

Ripeto che secondo me sarebbe un segnale importante che siano messe a disposizione risorse ulteriori — nel mio emendamento ho previsto un aumento dal 18 al 20 per cento delle risorse complessive, con un intervento che, alla fine, si risolverebbe in poche decine di miliardi — per incentivare l'esodo volontario e, quindi, dare una risposta alle domande già pervenute al Ministero, copiose e inevase. Si tratterebbe di un ulteriore segnale della volontà di andare nella direzione richiesta e che ci eravamo proposti con la legge n. 454.

Non penso che vi siano problemi di gestione del bilancio dello Stato per la diversa destinazione di risorse. Non sono d'accordo e non penso che vi siano problemi neanche da un punto di vista comunitario, perché questo tipo di iniziative è stato ampiamente consentito. Non stravolgiamo, nei numeri e nelle quantità, il senso iniziale dell'intervento legislativo del 1997; destiniamo una percentuale maggiore rispetto a quanto previsto inizialmente a coloro i quali intendono lasciare volontariamente il lavoro.

Sono assolutamente certo che ciò non costituirebbe motivo di rilievo da parte della Commissione europea. Il Governo, nella sua piena autonomia e nella sua piena responsabilità, valuti se non sia il caso di dare una risposta positiva a tale esigenza proveniente dal mondo dell'autotrasporto e, soprattutto, da quelle imprese che hanno già manifestato la predeterminazione, dietro incentivazione, ad abbandonare la propria attività professionale ed imprenditoriale.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, colleghi, il mondo dell'autotrasporto è composto di tante realtà, da quelle piccole a quelle grandi. Le piccole realtà costituiscono l'ossatura del sistema, per tutta una serie di ragioni: non voglio ripercorrere ora la storia della politica dei trasporti nel nostro paese. Vi sarebbe molto da dire sul fatto che si è privilegiata la strada rispetto alle rotaie e ai trasporti via mare e sul fatto che solo oggi si sia scoperto che esistono problemi ambientali. Tuttavia, esiste, di fatto, una realtà che vede spesso i trasportatori come proprietari soltanto del proprio mezzo. Questo Governo è stato capace di varare gli incentivi sulla rottamazione per altri mezzi di trasporto e, attraverso il decreto Bersani, ha permesso ad alcuni piccoli commercianti di restituire la licenza, probabilmente per favorire la grande distribuzione. Ebbene, chiediamo a questo Governo di rendersi conto di quali siano le necessità, le scelte e la vocazione dei piccoli autotrasportatori che sono disponibili ad uscire dal mercato, razionalizzando e semplificando il settore.

Non ci sembra, dunque, che l'emendamento Mammola 1.71 chieda chissà che cosa. Dal gruppo di Alleanza nazionale arriva un'invocazione al Governo a cercare di capire quale sia la realtà. Con il provvedimento in esame si va in una certa direzione. Lo dimostrano le migliaia di fax prestampati che arrivano dalle varie cooperative di tutta Italia ai presidenti dei gruppi parlamentari. Ci si dovrebbe rendere conto di realtà che spesso coinvolgono nuclei familiari che vivono sul mezzo di trasporto e che sono disponibili ad alcune iniziative. Chiediamo, dunque, al Governo di andare loro incontro; si tratta di pochi miliardi, ma l'approvazione dell'emendamento Mammola 1.71 consentirebbe di risolvere un problema sociale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Mammola 1.71, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	287
<i>Votanti</i>	286
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	144
<i>Hanno votato sì</i>	102
<i>Hanno votato no</i>	184

Sono in missione 56 deputati).

Ricordo che l'emendamento Savarese 1.2 è stato ritirato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.72, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	292
<i>Maggioranza</i>	147
<i>Hanno votato sì</i>	100
<i>Hanno votato no</i>	192

Sono in missione 56 deputati).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.73, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	285
<i>Maggioranza</i>	143
<i>Hanno votato sì</i>	101
<i>Hanno votato no</i>	184

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.74.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, avrei voluto motivare il voto favorevole dei deputati del gruppo di Forza Italia sull'emendamento precedentemente votato.

Se vogliamo affrontare davvero una riforma del settore dell'autotrasporto è necessario — come il Governo ben sa — porre mano alla legge di origine dalla quale hanno preso spunto tutte le norme approvate in questi anni: mi riferisco alla legge n. 298 del 1974, che organizza ancora il sistema dell'autotrasporto con un comitato centrale, a sua volta articolato sul territorio in comitati provinciali per l'albo nazionale delle imprese di autotrasporto. Si tratta di uno strumento ormai obsoleto di gestione del sistema, all'interno del quale si stanno verificando molte distorsioni. Questo comitato si è trasformato in un consesso nel quale si fanno tante cose meno che gestire il mondo dell'autotrasporto: insomma, meno che svolgere i compiti istituzionali. Sappiamo — e dobbiamo ricordarcelo — che tale comitato è diventato impropriamente anche un po' il veicolo attraverso il quale sono state destinate e date direttamente in gestione, con le finalità più svariate e meno appropriate — e magari, qualche volta, anche un pochino nascoste —, le risorse che l'autotrasporto italiano chiedeva e di cui aveva bisogno. Intervenire da un punto di vista legislativo sopprimendo il comma 5 dell'articolo 1 della legge n. 454, che in pratica proroga il mandato dei membri di questo comitato centrale, a mio avviso sarebbe stato un segnale di una vera volontà di riforma sostanziale ed equilibrata del sistema dell'autotrasporto italiano. A questo punto, purtroppo, l'emendamento è già stato bocciato: non mi resta che prendere atto con amarezza che anche questa occasione è stata persa.

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, in merito all'emendamento che ci accingiamo a votare, che l'onorevole Mammola non ha illustrato, annuncio che il mio voto sarà contrario, per un motivo molto semplice. La riforma che stiamo portando avanti nel campo dell'autotrasporto ha dato alle imprese del settore la possibilità di valutare un tonnellaggio complessivo come merce trasportata. Sembra quindi assolutamente inverosimile non consentire a quanti non hanno un tonnellaggio superiore ai 60 quintali l'iscrizione. Ciò vorrebbe dire creare una divisione tra aziende di autotrasporto di serie A e di serie B. Ciò non è assolutamente accettabile, in quanto ci si troverebbe ad avere aziende non iscritte all'albo previsto dalla legge n. 298 del 1974. È questo uno dei punti che sono stati tenuti in considerazione anche quando si è provveduto a liberalizzare la licenza, riferendola all'azienda e non al mezzo. Per questi motivi, voterò contro l'emendamento in questione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.74, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	282
<i>Votanti</i>	279
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	140
<i>Hanno votato sì</i>	76
<i>Hanno votato no</i>	203

Sono in missione 56 deputati).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Mammola 1.41, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	286
<i>Maggioranza</i>	144
<i>Hanno votato sì</i>	94
<i>Hanno votato no</i>	192

Sono in missione 56 deputati).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.42, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	281
<i>Maggioranza</i>	141
<i>Hanno votato sì</i>	94
<i>Hanno votato no</i>	187

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.75.

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

ENZO SAVARESE. Credo che il collega Mammola con questo emendamento volesse meglio specificare — in Commissione abbiamo discusso a lungo — le varie modalità di trasporto. Questa mi sembra, signor sottosegretario, semplicemente una migliore formulazione, per cui non capisco le vostre perplessità.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.75, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti e votanti* 287
Maggioranza 144
Hanno votato sì 91
Hanno votato no 196

Sono in missione 56 deputati).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapuscì 1.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti e votanti* 281
Maggioranza 141
Hanno votato sì 90
Hanno votato no 191

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapuscì 1.5.

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

ELENA CIAPUSCÌ. Signor Presidente, in realtà sarei voluta intervenire anche in merito all'emendamento che è stato appena votato, ma non ho fatto in tempo. Si trattava di un emendamento essenziale, perché nel provvedimento si dovrebbe parlare di autotrasporto di merci in conto terzi, mentre in effetti ci si occupa di autotrasporto e basta. Questo non è sufficiente a garantire il perseguimento degli obiettivi che il Governo ha fissato per il settore dell'autotrasporto.

Chiedo pertanto al Governo di chiarire gli obiettivi di questo provvedimento e, in particolare, se esso è volto all'eliminazione di alcune aziende, grazie al loro accorpamento, con l'intenzione di far fronte alla concorrenza straniera. In tal caso ritengo essenziale che le aziende di trasporto siano quelle di trasporto di merce in conto terzi.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Penso che l'onorevole Ciapuscì possa trovare una risposta nelle informazioni che già ha. L'albo degli autotrasportatori riunisce solo le imprese di autotrasporto in conto terzi e, dato che la legge n. 454 del 1997 fa riferimento ad esse, è chiarissimo il senso del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapuscì 1.5, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti e votanti* 282
Maggioranza 142
Hanno votato sì 86
Hanno votato no 196

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.43.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, il mio emendamento 1.43 potrebbe sembrare formale, ma, a mio parere, così non è. Infatti, molte volte dietro la forma c'è anche la sostanza, come questo Governo ben sa.

Con l'emendamento chiedo che al comma 1, lettera a), dell'articolo 2 della legge n. 454 del 1997 sia specificato che l'acquisizione dei programmi sia volta allo sviluppo del trasporto combinato. In questo modo si chiarisce una finalità che

consente l'erogazione di fondi alle imprese e che determina un preciso ambito di intervento legislativo nei confronti delle imprese medesime.

Dico questo perché, purtroppo, stiamo assistendo a quella che ormai in questa Camera è divenuta una consuetudine: mi riferisco a quanto è accaduto, ad esempio, oggi, in Commissione trasporti. A fronte delle dichiarazioni del commissario europeo Monti, che ha fatto rilevare che, per la buona normazione, è sempre necessario specificare la finalità dell'intervento legislativo, anche se ricordato in articoli precedenti, abbiamo ricevuto dal Governo una risposta che ci ha lasciato perplessi. Infatti, il Governo ha affermato di voler lasciare agli atti della Commissione una dichiarazione di intenti con la quale si chiarisce che la volontà del Governo era quella di specificare, com'era stato fatto negli articoli precedenti, che una data parola aveva un senso anche se collegata ad un aggettivo che si era dimenticato di inserire nel testo. Questo mi sembra un modo di fare abbastanza particolare e suscettibile di critica. È sufficiente che il Governo dichiari le sue intenzioni perché queste diventino parte integrante di un testo che viene criticato anche a livello comunitario. È un precedente, a mio avviso, grave sulla falsariga del quale ci troviamo dinanzi ad una disposizione normativa che pertanto chiedo di modificare. Anche se il contenuto di questo emendamento viene, per così dire, ripreso dal successivo mio emendamento 1.44, concernente lo sviluppo di tecniche informatiche e l'acquisizione di apparecchiature e di programmi, chiedo, proprio per dare certezza alla norma, che sia specificato anche che l'acquisizione dei programmi è volta allo sviluppo del trasporto combinato. Una finalità che a livello comunitario è consentita per l'erogazione di fondi alle imprese che operano in questo settore. Può sembrare, una questione di forma mentre è invece, lo ripeto, un grande questione di sostanza.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.43, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	.....	277
<i>Maggioranza</i>	.....	139
<i>Hanno votato sì</i>	.....	80
<i>Hanno votato no</i>	....	197

Sono in missione 56 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.44.

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

ENZO SAVARESE. Con l'emendamento Mammola 1.44 si propone di aggiungere le parole «volti allo sviluppo di tecniche informatiche utili allo sviluppo dei sistemi di trasporto intermodali e del trasporto combinato». A tale riguardo vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi anche sul successivo emendamento 1.26 presentato dai colleghi Turroni e Cento, con il quale si propone di aggiungere le parole «prioritariamente per la costruzione e lo sviluppo di una rete informatica che permettano di ottimizzare le diverse fasi di carico delle merci (...)», al fine di evitare che vi siano dei mezzi di trasporto che girano vuoti. Credo che la presentazione di questo emendamento sia correlato a problemi di inquinamento ambientale.

Non mi pare, quindi, che la volontà del collega Mammola sia molto diversa da quella dei colleghi Turroni e Cento. Dunque uno sforzo da parte del Governo nell'accettare un miglioramento del sistema informatico, che è già previsto in un articolo della legge, potrebbe contribuire, da una parte, ad una ottimizzazione dei carichi e scarichi delle merci e

dall'altra a favorire, per quanto è possibile, la circolazione con un miglioramento complessivo della qualità dell'aria.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.44, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	.....	277
<i>Maggioranza</i>	.....	139
<i>Hanno votato sì</i>	.....	84
<i>Hanno votato no</i>	....	193

Sono in missione 56 deputati).

Onorevoli colleghi, come convenuto, il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Sull'ordine dei lavori *(ore 17,53)*.

FABIO MUSSI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Dai banchi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale si sibila: Shh...shh...!

PRESIDENTE. Ragazzi, mi pare che la stupidità sia già arrivata ad un livello sufficiente, potete smettere.

FABIO MUSSI. Che non conoscano il saggio di Cipolla sulle leggi della stupidità? Regalerò loro un libro! *(Commenti)*.

Signor Presidente, sul giornale *la Padania* del 3 febbraio è stata pubblicata una corrispondenza da Pordenone firmata da Pierluigi Pellegrin, il quale prende a pretesto del suo articolo il fatto che l'onorevole Di Bisceglie sia stato nominato

presidente della Commissione paritetica per la regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia.

Trascuro le più che trascurabili argomentazioni politiche dell'articolo, vorrei però segnalare due brevi brani perché hanno un qualche significato. Nel primo si dice: « Totonno Di Bisceglie è stato eletto nel "furlanissimo" collegio della destra Tagliamento. Che il nostro scugnizzo non fosse però di nazionalità friulana lo rivelavano già nome, cognome, accento e pure l'aspetto ».

Ora, come tutti sanno esiste una grande tradizione di lingua e cultura friulana che per chi sa e per chi può è di grande insegnamento per tutti. Quella friulana non è una nazione, lo è quella italiana! Bisogna essere cittadini italiani per candidarsi e rappresentare il popolo nel Parlamento della Repubblica. Tra l'altro, per chi conosce Di Bisceglie, dirò che è un uomo che ha passato e dedicato gran parte della sua vita al Friuli e alla sua gente. Quindi già qui c'è la manifestazione di un pregiudizio etnico straccione.

Grave è la conclusione dell'articolo in cui si dice: « Ora gli esponenti del Carroccio attendono una risposta esaustiva. Se ciò non avvenisse Di Bisceglie farà meglio a girare a largo dal Friuli ».

Questa frase suona come un'intimidazione e una minaccia. Può darsi che l'autore sia semplicemente uno sciocco, ma gli sciocchi possono fare molti danni.

Ho preso, quindi, la parola per manifestare la mia solidarietà all'onorevole Di Bisceglie, per levare una vibrata protesta contro questo testo e per chiedere che il gruppo della Lega si dissoci ed esprima solidarietà nei confronti...

MARIO LANDOLFI. Chiedi pure la chiusura del giornale!

PRESIDENTE. Non si scherza su queste cose, onorevole Landolfi!

MARIO LANDOLFI. Ma non facciamo demagogia!

ENZO SAVARESE. Tutti i giornalisti scrivono una serie di puttanate, Mussi!

FABIO MUSSI. ...nei confronti di un collega che siede in questo Parlamento; chiedo, infine, che il Presidente della Camera stigmatizzi questo episodio di intolleranza e di inciviltà (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Colleghi, con molta pacatezza, vorrei segnalare che si stanno moltiplicando — lo dico anche a lei, onorevole Landolfi, e sa quanto io la rispetti — una serie di messaggi di violenza.

EDUARDO BRUNO. Da parte loro, Presidente!

PRESIDENTE. Considerate, vi prego, che queste cose possono avere un effetto gravissimo sulla società. Si può scrivere una frase pensando di chiudere in maniera furba un pezzo giornalistico — non metto in discussione le intenzioni di chi ha scritto l'articolo né, tanto meno, quelle dei colleghi della Lega, ci mancherebbe altro! — spesso, però, è sufficiente scrivere un articolo in un foglio importante o che una personalità autorevole, quale può essere un parlamentare, faccia una dichiarazione perché, fuori di qui, qualcuno capisca male o possa equivocare. La prudenza, quindi, nella lingua della politica è uno strumento assolutamente essenziale per la convivenza civile.

Esprimo naturalmente la mia solidarietà al collega Di Bisceglie — non c'è bisogno neanche di dirlo — ma, a parte questo, vi è un invito alla prudenza e a non sottovalutare espressioni che possono essere intese come incitamento all'odio o all'aggressione.

ALESSANDRO CÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO CÈ. Presidente, non facciamo alcuna fatica a stigmatizzare aspetti che potrebbero dare questa sensazione. Vogliamo, però, porre all'atten-

zione dell'Assemblea altri comportamenti che procedono nella stessa direzione.

Vorrei capire, onorevole Mussi, se le dichiarazioni che ha fatto il Presidente del Consiglio D'Alema alcuni giorni fa paragonando la figura di Haider a quella di Bossi e definendo queste due persone come razziste — perché il senso dell'intervento di D'Alema è stato questo — non sia un modo per creare grande conflittualità sociale all'interno di questo paese. Vorrei capire se tutto ciò procede in questa direzione (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega forza nord per l'indipendenza della Padania, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

Non abbiamo alcun problema — lo ripeto — a riconoscere che questo articola è andato oltre le righe, ma cerchiamo di non avere due pesi e due misure. Fate anche voi un po' di autocritica e valutate che alcune frasi, che hanno un peso molto diverso rispetto a quelle di un piccolo giornalista che magari scrive uno svarione su un giornale, dovrebbero essere considerate con maggiore serietà.

Vorrei anche dirle, onorevole Mussi, che forse lei fa un po' di confusione sui concetti di nazione e di Stato. Noi siamo contro i nazionalismi, e spero lo siano tutti all'interno di quest'aula, ma il concetto di nazione è altra cosa rispetto a quello di Stato. La nazione riunisce in sé persone che hanno un'identità di cultura e di tradizioni, più che un'identità di ordinamento giuridico, lei dovrebbe saperlo meglio di me (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega forza nord per l'indipendenza della Padania — Commenti del deputato Maura Cossutta*)!

PRESIDENTE. Onorevole Cè, la ringrazio per questo suo intervento che credo serva un po' a tutti.

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Presidente, anche noi offriamo la nostra solidarietà al collega Di Bisceglie e accogliamo il suo appello a non