

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.64, 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 321
Maggioranza 161
Hanno votato sì 93
Hanno votato no . 228).

Ricordo che gli articoli aggiuntivi Mammola 2.015 e 2.03 sono inammissibili.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Mammola 2.04.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, con il mio articolo aggiuntivo 2.04 rivolgiamo al Governo una richiesta di buon-senso. In particolare, chiediamo che il comma 7 dell'articolo 3 della legge 9 dicembre 1998, n. 426, sia sostituito dal seguente: « Le imprese autorizzate prima del 1° gennaio 1978 all'esercizio della professione di autotrasportatore sono dispensate dall'obbligo di comprovare i requisiti previsti dal presente articolo, con l'eccezione del requisito dell'onorabilità che va comunque accertato e di cui va verificato il successivo permanere ». Mi sembra una norma di buonsenso.

Sappiamo benissimo che anche all'interno delle nostre istituzioni il vincolo della burocrazia è una delle cose che opprime di più le imprese. Riteniamo che chi ha ottenuto l'autorizzazione prima del 1° gennaio 1978 (ed ha quindi un'esperienza ed un'anzianità aziendale ormai ultraventennale) non debba essere sottoposto, diciamo così, a tutte quelle vessazioni di carattere burocratico previste per le aziende che si sono costituite da poco tempo. Di conseguenza riteniamo necessario mantenere soltanto il requisito dell'onorabilità e quindi della lecita condotta

nell'attività amministrativa dell'azienda. Mi pare che la legge vada verso una sburocratizzazione delle procedure e che quindi l'articolo aggiuntivo in oggetto sia pienamente condivisibile. Per tale motivo ne auspico l'approvazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 2.04, 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 334
Maggioranza 168
Hanno votato sì 105
Hanno votato no . 229).

Ricordo che sono inammissibili gli articoli aggiuntivi Mammola 2.05, 2.06, 2.07, 2.08, 2.09, 2.010, 2.011, 2.012 e 2.014.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Ciapusci 2.01, 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)*.

(Presenti 332
Votanti 330
Astenuti 2
Maggioranza 166
Hanno votato sì 102
Hanno votato no . 228).

Passiamo al subemendamento 0.2.013.1 della Commissione *(vedi l'allegato A – A.C. 6653 sezione 1)*.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, la Commissione ha presentato agli identici articoli aggiuntivi Raffaldini 2.013 e Mammola 2.014 il seguente subemendamento: Al comma 1, premettere le seguenti parole: « All'articolo 5, comma 2, della legge 12 marzo 1999, n. 68, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: ». Conseguentemente alla fine del medesimo comma, sopprimere le parole: della legge 12 marzo 1999, n. 68.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prendo atto che il rappresentante del Governo è favorevole al subemendamento.

Passiamo quindi alla votazione del subemendamento 0.2.013.1 della Commissione.

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

PAOLO MAMMOLA. Intervengo sugli identici emendamenti Raffaldini 2.013 e Mammola 2.014 perché rimanga agli atti il senso di questa importante modifica legislativa che inseriamo nel decreto-legge in esame, per le imprese di autotrasporto.

Nella sostanza, si va a modificare la legge n. 454 del 1997 inserendo un nuovo principio con il quale si vuole tenere conto di quei lavoratori che appartengono a categorie protette perché hanno delle menomazioni fisiche o comunque sono portatori di un handicap fisico che ne compromette l'abilità fisica nell'esercizio della loro attività lavorativa. Con questo subemendamento esentiamo le imprese di trasporto del settore pubblico e privato e, in particolare, quelle per conto terzi, dall'obbligo dell'assunzione di questo personale, anche dalle liste di collocamento, con la mansione di personale viaggiante. Mi sembra una misura di asso-

luto buonsenso che risponde ad una richiesta da tempo rivolta al Governo da parte di tutte le categorie dell'auto-transporto. È evidente quanto sarebbe inopportuno mettere alla guida di un mezzo pesante o di un autoarticolato una persona che non abbia completa idoneità fisica.

Con l'approvazione di questo subemendamento si compie non solo un importante passo in avanti, pure dal punto di vista della civiltà politica, nei confronti delle imprese di autotrasporto che verranno così sollevate da un obbligo che incombeva fino a ieri sulle loro teste, ma si va anche nella direzione auspicata da tutto il comparto.

Riteniamo questa proposta emendativa, qualora fosse approvata, molto importante per il comparto dell'autotrasporto. Il parere favorevole del Governo è sicuramente determinante ai fini della sua approvazione e di ciò vogliamo rallegrarci.

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

ENZO SAVARESE. Presidente, colleghi, intervengo molto brevemente perché il collega Mammola è stato già estremamente esaustivo riprendendo anche le considerazioni del relatore, onorevole De Piccoli.

Questi emendamenti sottoscritti da me e dall'onorevole Bocchino per il gruppo di Alleanza nazionale permettono di chiarire l'utilizzo di categorie particolari nel settore del trasporto. Si cerca di tenere conto della peculiarità di questo settore e non si può che apprezzare lo sforzo che viene fatto per differenziare questa categoria di lavoratori, considerata la specificità del lavoro in oggetto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento 0.2.013.1 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	322
Votanti	318
Astenuti	4
Maggioranza	160
Hanno votato sì	310
Hanno votato no ..	8).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici articoli aggiuntivi Raffaldini 2.013 e Mammola 2.014, nel testo subemendato, accettati dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	317
Votanti	316
Astenuti	1
Maggioranza	159
Hanno votato sì	314
Hanno votato no ..	2).

Ricordo che il successivo articolo aggiuntivo Bosco 2.02 è inammissibile.

Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

(Esame degli ordini del giorno - A.C. 6653)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A - A.C. 6653 sezione 2*).

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno Bosco n. 9/6653/1; accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Chincarini n. 9/6653/2; accoglie l'ordine del giorno Eduardo Bruno n. 9/6653/3.

Il Governo accoglie inoltre l'ordine del giorno Turrone 9/6653/4 a condizione che i presentatori siano disponibili ad inserire nel primo e nel terzo capoverso del dispositivo l'espressione « nei prossimi provvedimenti » (e ne spiego il motivo). Poiché il testo del decreto è stato in larga parte concordato con l'Unione europea ed essendo gli stanziamenti cui si fa riferimento soggetti ad un'espressione della stessa Unione, è naturale che ad essa siamo vincolati in merito a questo atto, mentre non lo siamo per quanto riguarda il futuro. Il Governo accetta invece il secondo capoverso.

Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Zeller n. 9/6653/5 se i presentatori sono disposti a sopprimere nell'ultima frase, là dove si legge « la proposta di aggiornamento della convenzione al 2060 », la data indicata. Ciò per la ragione che, come è noto ai presentatori, la durata massima di una convenzione è di trent'anni. La data del 2060 è quindi evidentemente un refuso che è necessario eliminare.

Il Governo accoglie altresì come raccomandazione l'ordine del giorno Lucchese n. 9/6653/6 in quanto per la Sicilia sono previsti gli interporti di Catania e di Termini Imerese e quindi è necessaria l'espressione di un parere da parte della regione Sicilia. Vi è quindi tutto un discorso da fare.

L'ordine del giorno Savarese n. 9/6653/7 è accolto come raccomandazione, mentre il Governo accetta gli ordini del giorno Mammola n. 9/6653/8 e Saia n. 9/6653/9.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Bosco n. 9/6653/1, accettato dal Governo?

DIEGO ALBORGHETTI. No, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Alborghetti.

I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Bosco n. 9/6653/2, accettato dal Governo come raccomandazione?

DIEGO ALBORGHETTI. Non insistiamo, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Alborghetti.

Onorevole Eduardo Bruno, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/6653/3, accettato dal Governo?

EDUARDO BRUNO. No, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Eduardo Bruno.

I presentatori dell'ordine del giorno Turroni n. 9/6653/4, accolgono la riformulazione proposta dal Governo?

SAURO TURRONI. Presidente, accogliamo la riformulazione suggerita dal sottosegretario Angelini, ma vorremmo capire se in questo caso l'ordine del giorno è accettato dal Governo.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Con l'inserimento della dizione « nei prossimi provvedimenti » l'ordine del giorno è accolto dal Governo.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione?

SAURO TURRONI. No, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Turroni.

I presentatori dell'ordine del giorno Zeller n. 9/6653/5 accolgono la riformulazione suggerita dal Governo ed insistono per la votazione?

JOHANN GEORG WIDMANN. Presidente, accogliamo la riformulazione suggerita dal Governo e non insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Widmann.

I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Lucchese n. 9/6653/6, accettato dal Governo come raccomandazione?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, ho ascoltato la motivazione per la quale l'ordine del giorno viene accettato come raccomandazione, che mi sembra sia troppo poco. Infatti, prescindendo dall'area intermodale di Alcamo-Diramazione, il sottosegretario sa che l'aeroporto di Trapani è stato chiuso e quindi il Governo dovrebbe andare oltre il semplice accoglimento come raccomandazione dell'ordine del giorno, in quanto è urgente che vengano applicate le norme che conferiscono all'aeroporto di Trapani compiti come area di servizio e contemplano il suo riconoscimento come tratta sociale, riconoscimento che avviene in via di principio, ma non è poi accolto.

Non posso quindi accettare che l'ordine del giorno venga accolto come raccomandazione, perché si va appunto di raccomandazione in raccomandazione senza che il problema venga mai risolto. Vorrei invece che vi fosse il riconoscimento dell'aeroporto di Trapani come tratta sociale e degli oneri di servizio sociale, accolti dall'Europa mentre l'Italia stenta ad applicarli. Si tratta di un problema serio perché vi è una struttura che sta morendo, che è costata migliaia di miliardi e che è chiusa al traffico. Vi è inoltre una protesta delle province di Trapani, di Palermo e di Agrigento affinché l'aeroporto in questione venga riaperto.

Il problema dunque è molto grave e non può essere affrontato con superficialità. Insisto pertanto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Lucchese n. 9/6653/6, accettato dal Governo come raccomandazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(<i>Presenti</i>	315
<i>Votanti</i>	293
<i>Astenuti</i>	22
<i>Maggioranza</i>	147
<i>Hanno votato sì</i>	85
<i>Hanno votato no</i> .	208).

Onorevole Savarese, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/6653/7, accolto dal Governo come raccomandazione?

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, desidero ringraziare il sottosegretario Angelini per aver accolto come raccomandazione il mio ordine del giorno n. 9/6653/7 e dichiaro, quindi, che non insisterò per la sua votazione.

Chiedo, però, di parlare brevemente per illustrarne i motivi.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Savarese.

ENZO SAVARESE. Notoriamente, la categoria degli autotrasportatori è estremamente importante per l'economia italiana. In altri paesi, tale categoria si è spesso distinta anche in situazioni difficili; si pensi allo sciopero dei *routier*, degli autotrasportatori, in Francia, con quello che ciò ha comportato.

Di fronte a tale situazione e di fronte ad una categoria che lavora pesantemente sulle strade tutti i giorni, in Europa si assiste sostanzialmente ad una discriminazione: da una parte, vi sono alcuni paesi che tengono conto degli obblighi e delle potestà legislative e che, quindi, per esempio, impediscono — giustamente — ai camionisti l'utilizzo delle autostrade il sabato e la domenica; dall'altra, in Italia, dove questo divieto sussiste, non vengono riconosciuti sgravi per il mancato utilizzo del mezzo. In sostanza, si paga per intero e si utilizza per il 60 per cento. Il senso del mio ordine del giorno è mettere una

volta per tutte gli autotrasportatori italiani nelle stesse condizioni dei loro confratelli francesi e di altri paesi d'Europa.

Mi fa piacere, quindi, che il Governo accolga come raccomandazione il mio ordine del giorno e vorrei che il Governo stesso, in futuro, si rendesse conto che tale categoria, oltre a provvedimenti come quello in discussione e ad altri, ha bisogno di certezze normative che la mettano in condizioni di competere a pieno titolo nell'Europa unita.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/6653/8, accolto dal Governo?

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, ringrazio il Governo per aver accolto il mio ordine del giorno n. 9/6653/8, ma ritengo che forse sarebbe più utile e più « forte » che l'accoglimento del Governo venisse « ratificato » da un voto dell'Assemblea.

La questione è abbastanza delicata e penso che il Governo ne abbia consapevolezza; essa attiene ad una riduzione delle accise sugli oli minerali. Secondo quanto previsto dalle direttive comunitarie, le riduzioni possono essere praticate previo espletamento di una procedura abbastanza complessa a livello comunitario; sono comunque consentite anche riduzioni che abbiano carattere retroattivo.

Tra le richieste avanzate dal Governo italiano a livello comunitario in ordine alla riduzione delle accise, non rientra quella riguardante il gasolio per autotrazione, come richiesto e penso anche concordato tra le organizzazioni di categoria ed il Governo. Ciò genera forte apprensione nel comparto dell'autotrasporto, perché si potrebbe prefigurare l'impossibilità per il Governo di onorare l'impegno assunto con gli accordi siglati in sede ministeriale rispetto al tema specifico della riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione nel nostro paese.

Considerato che si tratta di una materia molto delicata per il comparto dell'autotrasporto e che vi è una grande aspettativa rispetto ad iniziative ed a

provvedimenti di questo genere da parte di tale comparto, ritengo sia necessaria una testimonianza a livello parlamentare con un voto impegnativo dell'intera Assemblea, oltre alla disponibilità già data dal Governo con l'accoglimento del mio ordine del giorno n. 9/6653/8. Pertanto, signor Presidente, insisto per la sua votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Mammola n. 9/6653/8, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	276
<i>Votanti</i>	273
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	137
<i>Hanno votato sì</i>	256
<i>Hanno votato no</i>	17

Sono in missione 49 deputati).

I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Saia n. 9/6653/9, accolto dal Governo?

EDUARDO BRUNO. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

Sull'ordine dei lavori *(ore 17,22)*.

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVO SELVA. Questa mattina in Commissione giustizia è successo un fatto molto grave. La presidente della Commissione ha dichiarato inammissibili tutti gli

emendamenti presentati dalle componenti del Polo sul cosiddetto pacchetto sicurezza.

Gli emendamenti non avevano un carattere ostruzionistico, qualifica che qualche volta viene attribuita ai nostri emendamenti, ma avevano un carattere propositivo, tanto è vero che gli emendamenti di Alleanza nazionale e, in parte anche quelli di Forza Italia, erano desunti da proposte di legge che avevamo già presentato da tempo memorabile. Contemporaneamente, il Presidente del Consiglio (che sia in presenza di ospiti stranieri, sia quando si trova in Italia, non manca mai di lanciare delle frecciate che giudico, con *understatement*, inopportune) ha dichiarato che noi rispondiamo con insulti anziché con proposte alle iniziative del pacchetto sicurezza presentato dal Governo.

Lascio a voi, onorevoli colleghi, giudicare se la presentazione di emendamenti formali, ripeto, desunti da proposte di legge di Alleanza nazionale e di Forza Italia, siano degli insulti! No, insulto — se me lo consente il signor Presidente del Consiglio — è sottovalutare in questo modo il contributo che viene dato da Alleanza nazionale, Forza Italia e CCD, dal Polo delle libertà, affinché il pacchetto sicurezza non abbia quella genericità che possiedono purtroppo le proposte del Governo. Infatti, a parte le due filosofie di Bianco e di Diliberto, non c'è dubbio che queste ultime sono partite, secondo l'obiettivo di Bianco, addirittura da proposte che anche noi giudichiamo anticonstituzionali, vale a dire quella di rendere esecutiva la pena appena dopo il primo grado di giudizio.

Mentre Diliberto mantiene una posizione ben diversa, il Presidente del Consiglio si permette di insultare l'opposizione definendo le nostre proposte degli insulti. Questo è il vero insulto che il Presidente del Consiglio ha fatto!

A questo proposito, onorevole Presidente della Camera, siccome corre voce che a rispondere alla nostra interpellanza riguardante le precedenti dichiarazioni che il Presidente del Consiglio ha reso

dopo aver ricevuto il Primo ministro belga non verrebbe il Presidente del Consiglio in persona, ma un ministro o un sottosegretario da lui delegato, voglio fin d'ora avvertire il Presidente della Camera che noi considereremmo questo fatto gravissimo, se questa voce dovesse essere confermata dai fatti.

Il Presidente del Consiglio — lo ripeto — per la seconda volta ha assunto, oggi pomeriggio, una posizione non polemica (che gli consentiamo), ma inopportuna e assolutamente insultante a proposito di ciò che noi abbiamo fatto. Voglio ribadire che si trattava di emendamenti desunti da proposte di legge.

Quindi, è opportuno che il Presidente del Consiglio venga in quest'aula per rendere conto delle dichiarazioni che egli fa non per polemizzare con il Polo della libertà (ne ha pieno diritto), ma per delegittimare quello che rientra nel dovere dell'opposizione. Quando questo dovere si manifesta in forme propositive di emendamenti non serve l'ausilio della presidente della Commissione giustizia per dichiararli inammissibili (speriamo che il Presidente della Camera non li segua su questa strada), ma serve, onorevole D'Alema, mantenere i nervi a posto (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e di Forza Italia*)!

ANNA FINOCCHIARO FIDELBO, *Presidente della II Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANNA FINOCCHIARO FIDELBO, *Presidente della II Commissione*. Intervengo per un'informazione strettamente istituzionale. Non conosco le dichiarazioni del Presidente del Consiglio e non conoscevo neanche il suo atteggiamento nei confronti della questione. Vorrei quindi ripercorrere — peraltro, sono presenti colleghi, della maggioranza e dell'opposizione, componenti della Commissione giustizia — la giornata di oggi e spiegare cosa è avvenuto.

La ricostruzione del presidente Selva è certamente esatta in ordine al fatto che ho ritenuto, nella qualità di presidente della Commissione e sulla scorta del regolamento e delle sue circolari interpretative, di dichiarare inammissibile una serie di emendamenti, ovviamente non tutti, che sono stati presentati — in questo senso, ha detto cosa parzialmente inesatta il presidente Selva — da Alleanza nazionale e da Forza Italia. Il criterio che ho scelto è, come dicevo, consacrato nel regolamento e nelle circolari esplicative che sono state emanate in questi anni, che fanno riferimento alla necessità di una verifica, ai fini di ammissibilità, circa la congruità degli emendamenti presentati rispetto non solo al contenuto del testo base, ma anche al contenuto del disegno di legge presentato originariamente dal Governo, nonché delle proposte di legge che ad esso furono abbinare per l'esame.

È ovvio che la questione della sicurezza, colleghi, ha una tale complessità di articolazione che un gran numero degli emendamenti presentati dalle opposizioni colgono certamente — anche quelli che sono stati ritenuti da me inammissibili — aspetti e questioni che hanno una relazione con questo tema. Potrei forse dire, paradossalmente, che quasi tutte le questioni che la Commissione giustizia ha all'ordine del giorno, per un verso o per un altro, ineriscono al grande tema della sicurezza: così quelle di riforma strutturale per accelerare i processi, così quelle di riforma del codice di rito, così quelle di attuazione dell'articolo 111 della Costituzione, così quelle in materia di mediazione sociale o quelle di riforma dell'articolo 41-*bis* dell'ordinamento penitenziario, e via dicendo. Ma il punto è che nella valutazione di ammissibilità il presidente della Commissione non può avere altri criteri che quelli definiti nel regolamento e nelle circolari esplicative.

Peraltro, colleghi, questo provvedimento, come i giornali hanno più volte messo in risalto, per lungo tempo, circa dieci mesi, è stato all'esame della Commissione giustizia ed il Comitato ristretto ha lavorato per circa otto mesi, durante i

quali le questioni contenute negli emendamenti oggi dichiarati inammissibili non sono state né affrontate né sollevate, perché, se fosse stato altrimenti, non soltanto il relatore ne avrebbe fatto riferimento nella sua relazione, ma certamente avrebbero avuto una ricaduta nel testo.

Questo non vuol dire, colleghi, che le questioni oggetto degli emendamenti presentati dalle opposizioni non siano attinenti al tema della sicurezza né rilevanti, tanto è vero che molte di tali questioni attengono, per esempio, alla revisione della disciplina del reato di contrabbando (che è già all'esame della Commissione e per la quale è già stato nominato il relatore, perché un disegno di legge in questo senso è stato presentato dal Governo), e che molte di esse hanno relazione con il provvedimento, già approvato la settimana scorsa dal Senato e adesso all'esame della Camera, in materia di riforma della legge Simeone-Saraceni. Così come avremo la possibilità, come proposto anche da deputati della maggioranza, di riflettere meglio su una serie di messe a punto della disciplina riguardante l'ordinamento penitenziario, che mostra in qualche parte la sua vecchiezza, non certo il suo fallimento.

In ogni caso, poiché i colleghi dell'opposizione hanno sviluppato una serie di argomentazioni a sostegno dell'ammissibilità dei loro emendamenti, come sempre è avvenuto in questi casi, ho scritto una lettera, che mi accingo a trasmettere, al Presidente della Camera, nella quale — dando conto delle mie motivazioni e delle motivazioni adottate dai colleghi che non hanno condiviso la decisione sulla inammissibilità — mi rimetto alla sua valutazione definitiva, in maniera da poter svolgere nel migliore e nel più rapido dei modi possibili l'esame in Commissione (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e dei Popolari e democratici-l'Ulivo*).

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Signor Presidente, sulle due questioni poste la cortesia dell'onorevole Finocchiaro rischia di far perdere di vista il punto centrale che noi abbiamo sollevato: qual è il confine dell'ammissibilità o dell'estraneità di materia? Non può diventare la volontà politica del Governo e della maggioranza di inserire alcuni argomenti all'interno del pacchetto sicurezza.

Per settimane, il Governo e la maggioranza hanno discusso di tutto con riferimento al pacchetto sicurezza, delle sentenze della Corte di cassazione, dell'esecutività della pena, della legge Gozzini, della legge Simeone e poi, quando hanno deciso di non inserire nel pacchetto sicurezza alcune proposte di modifica della legge Gozzini e della legge Simeone, poiché non faceva più comodo alla maggioranza ed al Governo che le relative norme, di cui si è discusso fino a ieri sera, anche in Commissione ed in Comitato ristretto, venissero inserite nel pacchetto, le stesse sono diventate materia estranea. Quindi, quando il Polo ha proposto modifiche alla legge Gozzini, sono state dichiarate estranee per materia dalla presidenza della Commissione! Se magari, ieri sera, il Governo avesse ritenuto conveniente intervenire in materia, o avesse trovato un accordo sulle modifiche alla legge Gozzini, improvvisamente le stesse sarebbero divenute ammissibili e non estranee al pacchetto sicurezza?

Signor Presidente, questo è il punto: ancora una volta, l'interpretazione del regolamento e decisioni delicate in una materia come quella del pacchetto sicurezza, che la stessa presidente della Commissione considera ampia e complessa, finiscono per assumere oggettivamente un valore politico. In questo caso, viene tolta alla Commissione giustizia e all'Assemblea la possibilità di discutere su alcune proposte di modifica, che, guarda caso, sono quelle che ieri la maggioranza ha deciso di non voler discutere, perché al riguardo è divisa. Ecco, signor Presidente, noi chiediamo che le proposte di cui si è discusso fino a ieri in tutte le sedi politiche estranee alla sede parlamentare

diventino proposte di modifica in sede parlamentare, da valutare in Commissione.

Altrimenti, presidente Finocchiaro, finiremmo per affidare al Governo ed alla maggioranza decisioni che sono proprie di chi deve interpretare ed applicare il regolamento della Camera. Se fino ad oggi si è discusso di modifiche alla legge Gozzini e alla legge Simeone, significa che queste fanno parte del pacchetto sicurezza: noi proponiamo di inserirle, la maggioranza è contraria, si voti quindi al riguardo!

Signor Presidente, l'altro punto che noi consideriamo davvero dirimente per i rapporti tra Governo e opposizione è il seguente: evidentemente, da due settimane il Presidente del Consiglio D'Alema ha ritenuto di aprire la sua campagna politica elettorale dileggiando, offendendo, insultando l'opposizione...

FABIO CIANI. Ma di cosa stiamo parlando?

DOMENICO IZZO. Signor Presidente, a fine seduta!

PRESIDENTE. Colleghi, autorevoli presidenti di gruppi dell'opposizione hanno chiesto la parola, ponendo questioni sull'ordine dei lavori che intendo far svolgere.

ELIO VITO. Signor Presidente, anche questo è un indice della tolleranza della maggioranza: lei sicuramente non si lascerà intimidire, ma vorrei informare i colleghi di ciò che è accaduto al Senato, dove il Vicepresidente di turno, Rognoni, sul provvedimento sulla *par condicio*, non ha posto in votazione la proposta di inversione avanzata dal Polo, solo perché in quel momento il Polo era in maggioranza! Se volete Vicepresidenti che governano così le Assemblee del Parlamento, siamo già ad un limite molto ma molto superiore ai confini della democrazia: se volete sempre e solo Presidenti che fanno governare la maggioranza, anche quando non è tale, scordatevelo!

Dunque, signor Presidente, il Presidente del Consiglio D'Alema, giovedì scorso, aveva comunicato alla Conferenza dei presidenti di gruppo che volentieri sarebbe venuto in aula a chiarire il senso delle sue dichiarazioni, che non sarebbero state offensive nei confronti del Polo. Noi abbiamo presentato lo strumento a nostra disposizione, l'interpellanza urgente ed oggi sono accaduti due fatti: il Presidente del Consiglio ha confermato che le sue dichiarazioni ed i suoi intenti nei confronti dell'opposizione sono ingiuriosi ed offensivi, perché chiama invettive le nostre proposte e (su questo, signor Presidente, vorrei la sua risposta e quella del sottosegretario Montecchi) ha fatto informalmente sapere che non è più disponibile a rispondere alla nostra interpellanza giovedì prossimo.

Signor Presidente, evidentemente, questo significa volere venire meno alla correttezza del confronto parlamentare; e se è il Presidente del Consiglio a venirvi meno, sicuramente non possiamo essere noi soli dall'altra parte ad essere richiamati al rispetto delle regole (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e misto-CCD*).

PRESIDENTE. Colleghi, rispondo molto rapidamente sulle tre questioni poste. In primo luogo, evidentemente, ciò che accade al Senato non è di competenza di questa Camera, per cui si tratta di vicende estranee ad un eventuale giudizio che possa essere espresso da questa Presidenza. Per quanto riguarda la presenza in aula del Presidente del Consiglio, agli uffici della Presidenza non risulta essere pervenuta alcuna comunicazione in merito: eventualmente, l'onorevole Montecchi, che rappresenta il Governo, può fornire qualche precisazione, ma attualmente siamo in una fase preliminare in cui circolano voci non formalizzate, per cui non sono in grado di dire chi verrà a rispondere, se sarà il Presidente del Consiglio o qualcun altro...

ELIO VITO. Si era impegnato a venire di persona!

PRESIDENTE. Per quanto riguarda, invece, il problema molto serio che riguarda l'ammissibilità o meno degli emendamenti, poiché il « pacchetto sicurezza » e la normativa della legge Gozzini sono stati al centro di un dibattito che ha coinvolto l'opinione pubblica, in quanto la discussione si è svolta in modo dialettico sia a livello di Governo sia di partiti che fanno parte della maggioranza e dell'opposizione, il Presidente della Camera — come è suo dovere — valuterà con la massima attenzione la questione che gli è stata sottoposta formalmente, per la prima volta credo, con la lettera che la presidente della Commissione giustizia gli ha scritto.

Anche sulla base delle considerazioni svolte in aula, quindi — e ritengo importante che in una democrazia parlamentare tali questioni vengano sollevate e discusse in aula — il Presidente della Camera assumerà le sue risoluzioni.

MAURO GUERRA. Presidente, guardi da quella parte, stanno uscendo dall'aula !

Una voce dai banchi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo: Vergogna !

ANGELO FREDDA. Anche questo è un Parlamento !

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 6653 (ore 17,35).

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 6653)

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

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

SAURO TURRONI. Signor Presidente, evidentemente Rifondazione comunista ha un'opinione diversa dalla nostra, quindi noi riteniamo di dover intervenire. Dobbiamo dar conto del nostro voto sul

provvedimento in esame, che non sarà favorevole: ci asterremo; e si tratterà di un'astensione di carattere benevolo nei confronti di un provvedimento che non condividiamo. Si avvicina il momento elettorale ed è partita nuovamente la corsa alle autostrade, la cui realizzazione viene calendarizzata all'interno delle Commissioni, così come nel decreto-legge in esame sono previsti contributi e sostegni ad un settore, quello del trasporto su gomma, che non possiamo pensare debba essere ulteriormente incentivato e sostenuto nel nostro paese. Certamente deve essere riformato, modificato, ma non sostenuto tale quale come appare in questa circostanza !

Avevamo avanzato tre richieste: il rispetto dell'ambiente nella realizzazione dei *terminal* per i trasporti stradali, proprio in considerazione delle enormi deturpazioni ambientali che sono state prodotte da interventi già realizzati. In riferimento agli stessi abbiamo presentato numerose interrogazioni e interpellanze. Non solo, ma avevamo chiesto che non vi fosse un semplice sostegno all'acquisto di altri mezzi che si aggiungono al parco già circolante, sommando camion a camion perché non siamo molto contenti quando si utilizza impropriamente il rispetto dell'ambiente per promuovere ulteriormente il trasporto su gomma. Avremmo voluto che venissero introdotte misure per ridurre i viaggi a vuoto, istituendo *bureau de fret* come nei paesi vicini, proprio al fine di ridurre la circolazione dei mezzi su gomma. Ciò non è stato possibile e il Governo ha accolto un ordine del giorno nel quale si afferma che a partire dai prossimi provvedimenti si andrà in questa direzione. Ebbene, dai prossimi provvedimenti vedremo se sarà effettivamente così, ma per quanto riguarda il disegno di legge in esame ci asterremo dal voto. Dico che ci asterremo — lo ripeto — in modo benevolo perché siamo fiduciosi che si cambierà.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, colleghi, sono perplesso nel parlare sull'argomento in discussione dal momento che ci troviamo a votare l'ennesimo decreto-legge di questo Governo. Non capisco perché l'attuale Governo, come ho letto su un autorevole quotidiano nei giorni scorsi, senta così impellente la necessità e l'urgenza di assicurare presenze massicce per votare, ad esempio, la *impar condicio* e non senta lo stesso bisogno e la stessa necessità quando presenta un decreto-legge e deve contare sull'opposizione per poterlo mandare avanti. Francamente non capisco neanche come si possa ricorrere ad uno strumento di questo genere, che notoriamente dovrebbe avere le caratteristiche di necessità e urgenza, quando il decreto-legge attualmente in conversione non fa altro che rispondere a precise osservazioni della Comunità europea.

Chi conosce un po' l'argomento sa bene che in passato fu approvata la legge n. 454 del 1997, nonostante la contrarietà dell'opposizione, non sulla sostanza, ma sulla forma e sui metodi. Tutto il Polo — Alleanza nazionale, Forza Italia e CCD — si batté per dire al Governo e al ministro dei trasporti e della navigazione di allora che il provvedimento aveva caratteristiche che non potevano essere accettate dall'Unione europea. Così è stato, tant'è vero che l'Unione europea il 28 aprile 1998 — quindi, un anno e mezzo fa — ha deciso di aprire una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia. Essa considerava incompatibili con il mercato comune le misure di aiuto di Stato in materia di intermodalità e trasporto combinato, perché la definizione italiana di trasporto combinato divergeva da quella comunitaria, in quanto non conteneva alcuna precisazione sulla lunghezza del tragitto, mentre la direttiva 92 della Comunità europea stabiliva che il tragitto su strada dovesse essere il più breve possibile. Pertanto, per essere in linea con la politica comunitaria, la legge avrebbe dovuto disporre che solo le operazioni di trasporto intermodale che riducessero al minimo indispensabile la tratta su strada, nell'am-

bito di un'efficiente operazione di trasporto combinato, fossero ammesse a fruire degli aiuti statali.

Inoltre, in relazione agli investimenti per infrastrutture del tipo attrezzato e interportuale e per i sistemi informatici, la legge italiana — sempre secondo l'Unione europea — non chiariva le condizioni alle quali le infrastrutture ammesse agli aiuti potevano beneficiare dei finanziamenti agevolati statali, non garantiva l'accesso aperto e non discriminatorio a tali strutture e i criteri di efficienza economica dell'investimento. L'articolo 2 non sembrava, quindi, compatibile con l'articolo 92 del trattato della Comunità europea, in quanto tali investimenti avrebbero dovuto essere subordinati ad una serie di condizioni, l'entità dell'aiuto si sarebbe dovuta limitare allo stretto necessario, le infrastrutture « mare-strada » e « mare-mare » non avrebbero potuto beneficiare di aiuti di Stato concessi a titolo di incentivo al trasporto combinato, in quanto non contribuivano in alcun modo all'obiettivo dello spostamento del traffico, e l'accesso agli aiuti avrebbe dovuto essere basato su criteri oggettivi.

Tra l'altro, per quanto riguarda le aree e gli immobili per lo stoccaggio e l'interscambio delle merci, sembravano essere incluse, oltre alle strutture intermodali, anche quelle unimodali e non risultava assolutamente chiaro se gli investimenti per le apparecchiature informatiche fossero destinati unicamente alla gestione delle operazioni di trasporto combinato o anche alla gestione generale dell'impresa, costituendo, di fatto, un sussidio.

Per quanto riguardava gli aiuti per l'acquisizione di unità di trasporto intermodale, non appariva chiaro se essi riguardassero solo le unità progettate per tale tipo di trasporto oppure se ricomprendessero anche i *container*, che invece avrebbero dovuto essere esclusi.

Le misure previste poi dall'articolo 5, che riguardavano riduzioni tariffarie per servizi di cabotaggio marittimo e del combinato ferroviario a favore delle imprese di autotrasporto di cose per conto terzi — i cosiddetti « aiuti al funzionamen-

to » —, conferivano un vantaggio agli operatori marittimi e ferroviari, falsando — sempre secondo l'Unione europea — la concorrenza nei settori in cui venivano erogati. L'articolo 5 esentava dalla normativa sulle tariffe previste dalla legge n. 298 del 1974 il tragitto stradale iniziale o finale del trasporto combinato.

Inoltre, in relazione alle misure a favore dell'acquisto, della riconversione o della modifica del parco veicolare, la Commissione riteneva che gli aiuti, anche se previsti nell'ambito di una norma sul trasporto combinato, non potessero essere considerati interventi per incoraggiare lo spostamento del traffico verso altri modi di trasporto e, quindi, non potessero beneficiare delle deroghe previste per il trasporto combinato. L'unica possibilità di concedere aiuti in connessione all'acquisto di nuovi veicoli poteva essere prevista in caso di compensazione dei costi derivanti dalla conformazione a norme tecniche più rigorose in materia di emissione di inquinanti e di sicurezza.

Per quanto riguarda gli aiuti alla formazione professionale, in linea di principio compatibili, si rilevava da parte dell'Unione europea la necessità di acquisire ulteriori precisazioni, soprattutto in relazione ai costi ammessi. Questo è tanto più grave se ricordiamo le tante, troppe infrazioni commesse dal nostro paese nei confronti dell'Unione europea in materia di formazione. Parliamo di infrazioni, ma dovremmo parlare anche di falsi corsi di formazione! A questo punto, gli aiuti volti alla riduzione dei costi avrebbero potuto essere considerati compatibili con il mercato solo se la concessione dell'aiuto fosse stata subordinata a condizioni che consentissero di raggiungere una maggiore efficienza dell'impresa o ne risultasse un miglioramento delle strutture del settore. Le stesse cose si potrebbero dire per gli incentivi destinati alle fusioni e ai raggruppamenti societari, che potevano essere considerati necessari allo sviluppo di un settore e, quindi, compatibili con il mercato comune, anche se la norma, così formulata, risultava troppo oscura.

In conclusione, l'Unione europea bacchetta il nostro legislatore e sostiene che si approvano norme non trasparenti. Avevamo già sostenuto queste argomentazioni, che sono agli atti della Commissione trasporti. Ci siamo battuti perché il Governo presentasse un nuovo testo che tenesse conto delle osservazioni dell'Unione europea. Il Governo ha ottemperato, in prima istanza, con il disegno di legge n. 5527, che è stato approvato dalla Commissione trasporti della Camera, ma non è stato mai portato all'attenzione dell'Assemblea. Si è poi arrivati al decreto-legge in esame. Esso, nel merito, non è totalmente soddisfacente, ma non mancano alcuni spunti positivi. Ciò ci fa riflettere su quella che sarà la nostra posizione finale, ovvero sulla nostra astensione dal voto; ci esprimeremo in tal senso non per le motivazioni enunciate poco fa dal collega Turroni, il quale parlava di mancato rispetto dell'ambiente e di politica autostradale. Casomai, ci lamentiamo del contrario e di un Governo che non ha una politica dei trasporti, né il coraggio — a causa delle incrinature all'interno della sua maggioranza — di definire una volta per tutte i problemi annosi del settore, dalle varianti di valico, alla necessità di incrementare una rete autostradale concepita negli anni cinquanta e sessanta e che oggi non è all'altezza dei tempi.

Le motivazioni sono altre. La categoria degli autotrasportatori lamentava giustamente, in un articolo su un quotidiano nazionale di qualche giorno fa, l'assenza del Governo relativamente al provvedimento in esame. Un Governo che ha la capacità di essere presente, addirittura, con i malati in votazioni, a suo giudizio, importanti come quelle sulla *par condicio*, non è capace di assicurare la stessa presenza quando si tratta di convertire un decreto-legge. Il Governo deve darci atto che, se avessimo voluto, il decreto-legge non sarebbe stato convertito; per lo meno, non sarebbe passato per l'Assemblea della Camera dei deputati; ad esempio, il gruppo di Alleanza nazionale, che aveva presentato cinquanta emendamenti in Commissione trasporti alla Camera, non li

ha ripresentati in aula. Ebbene, mi chiedo — visto che mancano tre giorni per la conversione del decreto-legge — se il Governo lo presenterà prima o dopo la presentazione del provvedimento sulla *par condicio* e che tipo di sequenzialità riuscirà a dare. Mi chiedo se il Governo sia convinto degli atti che compie e se si renda conto che stiamo parlando di molte centinaia di miliardi che rischiano di finire tra i residui passivi! Da parte nostra, abbiamo svolto il ruolo che compete ad una opposizione, ovvero, il ruolo di presenza, di critica costruttiva e di denuncia delle attività...

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, deve concludere poiché è terminato il tempo a sua disposizione.

ENZO SAVARESE. Concludo.

Abbiamo svolto, dunque, il ruolo che spetta all'opposizione. Ebbene, continueremo a svolgere quel ruolo con la nostra astensione dal voto; voglio ribadire che faremo ciò solo per il senso di rispetto del gruppo di Alleanza nazionale, non nei confronti del Governo, ma della categoria degli autotrasportatori.

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

DIEGO ALBORGHETTI. Signor Presidente, il decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, è stato emanato principalmente per ottemperare alle osservazioni avanzate dalla Commissione europea in riferimento alla legge n. 454 del 1997. Il gruppo della Lega forza nord per l'indipendenza della Padania riconosce l'indubbia importanza del decreto-legge, che consentirà alle imprese di autotrasporto, dopo ben due anni, di utilizzare le risorse stanziata dalla legge n. 454. In seguito ad esso, quindi, saranno movimentate risorse per oltre 1.300 miliardi di lire. Tuttavia, riteniamo che il testo del decreto potesse essere perfezionato con l'approvazione di alcune delle nostre proposte di modifica che, tengo a precisare, non avevano assoluta-

mente carattere ostruzionistico, ma rispondevano alle primarie esigenze degli autotrasportatori. Mi riferisco, per esempio, alla riduzione dell'accisa sul gasolio per autotrazione.

Ricordo anche che una delle modifiche da noi proposte riguardava il contributo riconosciuto per l'esodo dall'articolo 3 della legge n. 454. Il contributo forfettario di 60 milioni per i veicoli di massa complessiva non superiore a 26 tonnellate e di lire 110 milioni per i veicoli superiori a 26 tonnellate e fino a 44 tonnellate, per poter essere considerato un'adeguata contropartita alla rinuncia irrevocabile, da parte dell'imprenditore monoveicolare, alla prosecuzione dell'attività di autotrasportatore, non deve concorrere alla formazione dei redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Accettando l'emendamento da noi proposto, il Governo avrebbe dato attuazione al nostro ordine del giorno n. 9/3270/9, accolto dall'esecutivo nella seduta della Camera dell'11 dicembre 1997.

Un'altra modifica da noi proposta riguardava la libertà di forma per la stipula dei contratti di trasporto. Il nostro emendamento si prefiggeva lo scopo di dare un'interpretazione all'articolo 26 della legge n. 298 del 1974 volta ad evitare di gettare nell'incertezza normativa il settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi, incertezza che renderebbe meno competitivi in Europa gli operatori nazionali regolarmente autorizzati. In Italia per la stipula dei contratti vige il sistema della libertà di forma: quindi, tranne che per alcuni casi particolari, il soggetto privato è libero di stipulare il contratto anche oralmente. Per l'autotrasporto, e non solo in Italia, la maggior parte dei contratti viene appunto stipulata a voce. L'articolo 1 del decreto-legge 2 marzo 1993, n. 82, convertito nella legge 27 maggio 1993, n. 162, ha modificato l'articolo 26 della legge n. 298 del 1974 disponendo che chi effettua il trasporto è tenuto a consegnare al mittente una copia del contratto di autotrasporto contenente i dati di iscrizione all'albo e di autorizzazione del

vettore. Tale disposizione è stata interpretata dalla giurisprudenza in senso estensivo per cui, in assenza di contratto scritto, la prestazione di autotrasporto, anche se svolta da un operatore professionalmente abilitato, sarebbe nulla. La suddetta nullità, in un contesto europeo completamente difforme, produrrebbe conseguenze pesantissime per gli autotrasportatori, anche sul piano assicurativo e fiscale. Inoltre, secondo una parte della giurisprudenza, la nullità significherebbe per l'autotrasportatore l'impossibilità del riconoscimento delle tariffe obbligatorie. A titolo di informazione, ricordo che il citato articolo 26 della legge n. 298 del 1974 individuava l'autotrasporto abusivo quale fattispecie penale: a seguito del decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507, tale fattispecie è stata depenalizzata. I contenuti dell'emendamento ricordato sono stati da noi trasfusi in un ordine del giorno.

L'ultima, ma non meno importante, proposta di modifica riguardava lo stato dei veicoli provenienti da altri paesi che effettuano il trasporto in territorio italiano. Il gruppo della Lega forza nord per l'indipendenza della Padania aveva presentato un emendamento volto a proporre che ai posti di confine venissero effettuati controlli, anche per quanto riguarda le caratteristiche tecniche, sui veicoli provenienti da paesi extracomunitari, al fine di evitare che si favorisca la circolazione di mezzi inquinanti e poco sicuri ed in grado di fare una concorrenza sleale agli operatori italiani.

Il contenuto di tale emendamento è stato trasfuso in un ordine del giorno che avrebbe dato esecuzione agli ulteriori impegni assunti dal Governo al punto 4 del protocollo d'intesa firmato il 30 novembre 1999 con i rappresentanti delle associazioni di categoria. Poiché riteniamo che l'approvazione dei nostri emendamenti avrebbe conferito agli autotrasportatori una maggiore competitività, annuncio che il mio gruppo si asterrà dalla votazione finale del provvedimento.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, cercherò, in pochi minuti, di motivare l'astensione del nostro gruppo dalla votazione finale del provvedimento.

Tale decisione è determinata unicamente dal fatto che in questo decreto-legge vi è comunque un aspetto apprezzabile: mi riferisco all'intenzione del Governo di salvare le risorse — si tratta di 1.500 miliardi — che, stanziati nel 1997 con la legge n. 454, non sono state spese perché il Governo non ha potuto emanare i relativi provvedimenti attuativi di spesa previsti da quello che allora veniva definito disegno di legge Burlando — in seguito divenuto legge n. 454 del 1997 —, a causa dell'incompatibilità delle sue norme con il diritto comunitario.

Lo ripeto: in questo decreto-legge l'aspetto positivo è rappresentato proprio dal fatto che le risorse di cui alla legge n. 454 del 1997 non sono divenute residui alla data del 31 dicembre 1999; ricordo che tali stanziamenti erano stati definiti come le risorse che avrebbero dato respiro all'allora già esausto sistema dell'autotrasporto italiano, schiacciato dalla concorrenza europea e con l'incubo del giugno 1998, termine con il quale si sarebbe dato attuazione alla liberalizzazione del cabotaggio, a livello comunitario, dell'autotrasporto.

Signor Presidente, purtroppo, con questo decreto-legge non si è provveduto solo a salvare le risorse, ma si è iniziata anche la cosiddetta « corsa del gambero » per colmare le lacune che la legge n. 454 del 1997 ha determinato nei due anni di vuoto normativo che l'autotrasporto italiano ha dovuto subire.

A questo punto devono essere svolte considerazioni di carattere politico. Il Governo ha ritenuto di dover utilizzare lo strumento del decreto-legge al fine di salvaguardare i fondi, ma attraverso di esso si è fatta una sorta di operazione tampone, come quelle che oggi caratterizzano l'azione di Governo, il quale non

riesce mai ad intervenire in maniera organica e, quindi, lo fa solo per tappe e senza conferire organicità ad una riforma, quale quella dell'autotrasporto, ormai attesa da troppo tempo.

Voglio ricordare, come hanno già fatto anche altri colleghi, che dal luglio 1999 è all'attenzione di quest'Assemblea un provvedimento — l'atto Camera 5527 —, già licenziato dalla Commissione trasporti, di cui non è ancora iniziato l'esame.

Comprendo le « mille » priorità e l'imbarazzo della scelta tra gli argomenti che la maggioranza vuole affrontare con urgenza. Sta di fatto che dal mese di luglio ad oggi non si è trovato lo spazio per affrontare il provvedimento di riforma dell'autotrasporto e che per esso si è dovuti ricorrere allo strumento del decreto-legge. Ciò mi sembra che la dica lunga sulla possibilità, sulla volontà e sulla capacità di affrontare il problema da parte del Governo.

Da parte di taluni si è osservato con ironia che il gruppo di Forza Italia e i gruppi di maggioranza non hanno assicurato con la loro presenza continua in aula il mantenimento del numero legale. A tale riguardo vorrei far presente ai colleghi di maggioranza che non spetta all'opposizione mantenere il numero legale in aula, semmai questo spetta alla maggioranza!

Se il tema è così « caldo » e importante per la maggioranza, tanto è vero che si è ricorsi allo strumento del decreto-legge, allora voglio ricordare a noi tutti che quando il Governo, alcune settimane fa, ha ritenuto di fare da solo in quest'aula, ad esempio sul provvedimento concernente la *par condicio*, non gli sono certo mancati i numeri ed ha avuto tutta la forza necessaria per far approvare in tempo utile il provvedimento. Quando in un intervallo di tempo che si era determinato un pomeriggio qui in aula, nel corso dell'esame concernente la *par condicio*, si è passati ad affrontare (con l'assenso anche dell'opposizione) questo decreto-legge, la stessa maggioranza si è presentata in aula a ranghi estremamente ridotti.

Bisogna quindi cercare di non fare il gioco dello scaricabarile per quanto riguarda le responsabilità. L'opposizione ha fatto il suo lavoro ed ha presentato emendamenti di merito, alcuni dei quali sono stati anche apprezzati dalla maggioranza e dal Governo, tanto è vero che sono stati prima discussi e poi approvati. Oggi non spetta certo all'opposizione l'onere di assicurare il numero legale al fine di approvare il provvedimento in oggetto.

Lo ripeto, abbiamo fatto il nostro lavoro e avanzato le nostre proposte. Lamentiamo l'insufficienza di questo intervento legislativo in materia di autotrasporto e auspichiamo che ci si rimetta mano per l'ennesima volta, in tempi molto rapidi. In ogni caso su di esso ci asterremo, considerando che con tale provvedimento sarà possibile salvaguardare gli interessi della categoria dell'autotrasporto e mantenere i fondi ad essi destinati.

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

ELENA CIAPUSCI. Nel corso della mia dichiarazione farò due tipi di considerazioni. La prima è di ordine politico. Il collega Selva poc'anzi ha denunciato il metodo di lavoro della maggioranza: con questo metodo, ormai adottato in aula e nelle Commissioni, da parte dell'opposizione non vi è la possibilità, diciamo così, di incidere ad alcun livello, mentre alla maggioranza tutto è lecito.

Con il provvedimento di cui stiamo parlando è avvenuta la stessa cosa. In Commissione la maggioranza ha presentato degli emendamenti (che sono stati ritenuti ammissibili) riferiti ad un provvedimento non correlato a quello in esame. L'opposizione ha fatto altrettanto; gli onorevoli Bosco e Chincarini hanno presentato emendamenti, identici a quelli da me proposti alla legge n. 454, che sono stati giudicati inammissibili perché estranei alla materia del decreto, mentre si tratta di emendamenti che si riferiscono alla legge n. 454.

Non riusciamo a capire perché vi sia questo modo diverso e non paritetico di trattare le questioni. Si tratta probabilmente di una presa di posizione di forza in virtù della quale è mancato tante volte il numero legale perché non si vuole assolutamente sentire il parere delle opposizioni.

Alcuni degli emendamenti presentati sono stati bocciati, altri ritirati e al loro posto sono stati presentati ordini del giorno, come è avvenuto per l'ordine del giorno Turroni n. 9/6653/4 che mi trova assolutamente d'accordo. Sappiamo benissimo, però, che gli ordini del giorno non sono mai assolutamente presi in considerazione anche quando gli indirizzi in essi contenuti siano chiari. Cito un esempio a questo proposito. Il Governo Prodi aveva accolto come raccomandazione un ordine del giorno da me presentato che dopo due anni non ha ancora trovato alcuna attuazione in nessuna delle normative approvate. È stato poi presentato un emendamento, ritenuto ammissibile, che però è stato respinto. Il Governo non ha, quindi, ritenuto di prendere in considerazione l'indirizzo che il Parlamento aveva espresso due anni fa. È vero che da due anni ne son passati di Governi sotto i ponti, ma considerato che questo Governo è sostenuto dalla stessa maggioranza, credo sia un suo obbligo valutare gli indirizzi espressi dal Parlamento due anni or sono. Questo Governo — lo ripeto — ha ritenuto di disattendere agli stessi indirizzi che aveva accolto due anni prima. È vero che ci sono molti modi per cambiare idea, ma questo mi sembra un po' strano!

Entrando nel merito, preannuncio sin d'ora che ci asterremo dal votare questo provvedimento. Riconosciamo che con il decreto si è cercato di salvare il salvabile accantonando in bilancio quelle forme di finanziamenti che dovrebbero essere destinate al settore dell'autotrasporto. Sia la legge n. 454 sia il decreto al nostro esame contengono misure che tutto fanno fuorché andare incontro alle esigenze del mondo dell'autotrasporto: poiché gli indirizzi espressi dal Parlamento due anni fa su questa legge sono stati completamente

annullati da questo decreto, i finanziamenti non sono a favore della categoria ma di chiunque voglia attingervi.

Ricordo che nella legge n. 454 era stato appositamente inserito un articolo che modificava il codice della strada tuttora all'esame della Commissione trasporti. Questo emendamento, poi diventato un articolo della legge, propone una capacità di trasporto di 108 tonnellate — e a tale proposito credo che i Verdi facciano bene a non votare il provvedimento — che, oltre a non giustificare la riduzione delle emissioni di gas inquinanti nell'aria, contribuiscono a distruggere il patrimonio stradale già poverissimo del nostro territorio. Vedo che il segretario la prende in modo benevolo, considerato che si sta facendo due risate — e ne comprendo bene il motivo —, ma credo che ciò sia gravissimo perché in Italia stiamo ancora aspettando la costruzione di strade e, nel contempo, lasciamo distruggere le poche che abbiamo, non valutando neppure l'aspetto delle emissioni inquinanti.

La questione di queste emissioni inquinanti è stata completamente disattesa anche con questa normativa e giustamente l'onorevole Turroni ha dichiarato prima che non la voterà; ha ragione, perché si disattendono completamente le aspettative per rispondere alle quali stiamo varando questo tipo di provvedimenti. Non si capisce perché si voglia seguire a tutti i costi l'indirizzo di un trasporto intermodale, su rotaia, mentre, nel contempo, quelle poche valutazioni che potrebbero essere fatte nell'immediato per la riduzione dell'inquinamento non vengono assolutamente effettuate. Perché questo? Perché con la legge n. 454 del 1997 e con il decreto al nostro esame non ci si rivolge alla categoria interessata, ma esclusivamente agli interessi degli industriali. Si pensa poco invece agli interessi degli interporti, così come si pensa per modo di dire alla valutazione dell'intermodalità e si sono eliminati — lo ripeto per l'ennesima volta — tutti gli indirizzi che il Parlamento aveva espresso in questo senso, con la giustificazione che questa