

Poiché vi è stata una registrazione in lingua slovena, credo che al Ministero degli esteri qualcuno abbia controllato se la parola « Italia » sia stata pronunciata durante il discorso nel contesto di cui parla il sottosegretario, riecheggiando ciò che ha detto l'ambasciatore sloveno a Roma. Detto questo, come presa di posizione ufficiale (perché parla il presidente del gruppo di Alleanza nazionale) noi siamo favorevoli a tutte le condizioni che possano migliorare i rapporti tra la Slovenia e l'Italia anche in vista dell'auspicato e necessario ingresso — secondo noi — della Slovenia nell'Unione europea. Per contro vogliamo che quelle blande assicurazioni che il sottosegretario ci ha dato circa ciò che potrà essere fatto in materia di riacquisto di beni di italiani (non si tratta di beni abbandonati, come lei ha detto, perché sembra quasi che coloro che abitavano in quelle case un bel giorno siano scappati via, perché beni restati lì — abbandonati, come lei dice — purtroppo sono la conseguenza di un esodo che il regime comunista di Tito ha imposto alla minoranza di lingua italiana in quello che oggi è il territorio della Slovenia), con una icastica leggerezza, vorremmo che fossero concretizzate in atti precisi.

La Camera ha approvato la settimana scorsa — certo, con il nostro voto contrario — la legge di tutela della minoranza linguistica slovena in Italia, e noi vorremmo che con la stessa forza — ed anche con pressioni sul Parlamento italiano che, qualche volta, mi sono parse eccessive — che ha consentito a questo Parlamento un largo riconoscimento dei diritti degli sloveni che vivono in Italia (sono cittadini italiani, che vivono in Italia), venissero riconosciuti i diritti di quei cittadini di origine italiana che vivono in Slovenia. Su questo punto noi non mancheremo di esercitare il nostro controllo, perché si tratta di una condizione che voi vogliamo veder realizzata affinché la Slovenia possa entrare a far parte dell'Unione europea.

Circa l'interpretazione che sarebbe stata data da me con l'espressione « enfasi » all'atteggiamento assunto e smentito oggi — ne prendo atto — dal Presidente

Kucan, preciso che l'ho desunta da un articolo di un quotidiano che sicuramente non è amico in modo particolare di Alleanza nazionale, *La Stampa* di Torino, che scrive: « Slovenia, filippica antitaliana ». È vero che quando non si trova di meglio si dà la colpa ai giornalisti, né sono qui per fare una difesa corporativa, appartenendo alla categoria di quanti svolgono la nobile professione, però in questo caso mi pare che sia da tenere presente che la stessa reazione che ho avuto io l'ha avuta anche un quotidiano non irrilevante quale il torinese *La Stampa*.

Ribadendo quindi la nostra posizione che prevede che si faccia di tutto sul piano parlamentare e politico generale perché migliorino i rapporti tra l'Italia e la Slovenia in vista della partecipazione e dell'ingresso della Slovenia nell'Unione europea, la invito ancora una volta ad esercitare la sua funzione che lei, dal punto di vista politico, sa esercitare con tutto il garbo che le viene riconosciuto, in modo che la nostra posizione sia presa in considerazione dal Governo nella misura che essa merita perché — le assicuro — essa è largamente condivisa dal popolo italiano e, mi auguro, anche dal popolo sloveno. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Selva.

L'onorevole Rivolta ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-05702.

DARIO RIVOLTA. Signor Presidente, ho poco da aggiungere alle considerazioni del presidente Selva: mi limito a prendere atto delle dichiarazioni del Governo e delle scuse che sono state formalmente presentate dal Presidente della Repubblica slovena al Presidente della Repubblica italiana. Ce ne compiaciamo, anche perché comprendiamo come a volte possa succedere, in un'atmosfera particolare, per ragioni di enfasi, che sfugga qualche parola di troppo: se questa viene corretta, come è avvenuto da parte del Presidente

Kucan, possiamo apprezzarlo ed andare oltre.

Al di là dell'incidente specifico, vi sono però anche altre manifestazioni rispetto alle quali può nascere il sospetto che, a volte, in Slovenia si guardi all'Italia con uno spirito rivendicativo che qualcuno potrebbe addirittura giudicare di strafottenza nei nostri confronti. È infatti capitato pure al sottoscritto, in una sede comunitaria, di notare come rappresentanti del Governo sloveno snobbassero gli interventi di rappresentanti del Parlamento italiano, anche con riferimento agli accordi assunti sul tema poco fa richiamato dall'onorevole Selva: quello del diritto degli italiani, che sono stati espropriati nel dopoguerra, al reintegro nel possesso dei beni.

È vero anche — credo nessuno possa negarlo — che in Slovenia può capitare, a volte, di sentire discorsi, anche in ambito politico, fortemente anti-italiani, come peraltro può accadere in senso inverso pure in Italia. Ciò, d'altronde, può essere dovuto alla recente acquisizione dell'indipendenza da parte della Slovenia; conseguentemente tale situazione potrebbe essere via via superata. Credo, comunque, sia bene ricordare che uno dei compiti del Governo italiano, da qualunque colore sia connotato o schieramento politico lo sostenga, è tutelare in ogni forma ed in ogni modo il diritto degli italiani di essere rispettati, anche quando sono all'estero, e che il nostro paese possa godere in tutte le sedi internazionali della dovuta considerazione.

Ringrazio, quindi, il sottosegretario che ci ha chiarito come il 18 maggio, quindi immediatamente dopo avere conosciuto le dichiarazioni nella sede del Parlamento europeo attribuite al Presidente Kucan, ci si sia fatti carico di convocare l'ambasciatore sloveno: infatti, richiami di questo tipo a tutela della nostra rispettabilità devono essere continuamente perseguiti, senza falsa modestia nazionale e con la certezza che si tratta di uno dei doveri che competono al Governo.

***(Utilizzo di dispositivi di segnalazione visiva sui mezzi di soccorso delle associazioni di volontariato)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Marinacci n. 3-06048 (*vedi l'allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, si ritiene opportuno precisare che la posizione del dipartimento dei trasporti terrestri è stata già espressa con due distinte note inviate alla ONLUS PIAR, alle quali peraltro viene fatto riferimento nelle premesse dell'interpellanza.

Il contenuto delle suddette note riflette lo stato dell'arte della normativa vigente, che prevede l'utilizzo di dispositivi a luce lampeggiante gialla per le macchine agricole (articolo 266 del regolamento del codice della strada), per quelle operatrici (articolo 306 dello stesso regolamento del codice della strada), per i veicoli eccezionali, ivi compresi i mezzi d'opera, per quelli destinati ad effettuare trasporti eccezionali (articolo 11 del regolamento del codice della strada) ed infine per i veicoli adibiti al soccorso stradale (articolo 159 del codice della strada).

L'attuale quadro normativo, che dunque non prevede che il dispositivo a luce lampeggiante gialla possa essere utilizzato dai veicoli appartenenti alle organizzazioni di volontariato, è per gli interroganti inadeguato ed andrebbe modificato per tenere conto della forte crescita delle organizzazioni di volontariato non prevedibile all'atto dell'emanazione del codice della strada, che avvenne nel 1993. Nel precisare che non sembrano esistere posizioni pregiudiziali ad eventuali modifiche normative nel senso richiesto, va tuttavia sottolineato come esse debbano essere più compiutamente esaminate nel dibattito in corso sui contenuti della legge

delega per le modifiche al codice della strada, che attualmente sta seguendo l'iter in Commissione e prossimamente sarà all'attenzione di questa Assemblea. Tutto ciò al fine di evitare sovrapposizioni e contraddizioni e per tenere conto dei possibili riflessi sulla sicurezza della circolazione derivanti dalla proliferazione di veicoli muniti di lampeggianti.

Quanto all'esigenza di assicurare la visibilità dei veicoli fermi in corsia di emergenza o in curva perché impegnati in operazioni di soccorso, va precisato che tale esigenza è assicurata dall'utilizzazione delle apposite segnalazioni luminose di pericolo, funzionamento simultaneo di tutti gli indicatori di direzione, previsto dall'articolo 151, comma 1, lettera *f*) del codice della strada, di cui sono dotati allo scopo i veicoli eccezionali, compresi i mezzi d'opera, nonché quelli destinati ad effettuare trasporti eccezionali ai sensi dell'articolo 11, comma 4, del regolamento del codice della strada.

Si sottolinea, infine, che l'applicazione del dispositivo supplementare di segnalazione visiva, luce lampeggiante gialla sui veicoli adibiti alla raccolta e alla compattezza dei rifiuti solidi urbani dell'azienda municipalizzata Ambiente del comune di Roma, consegue dall'essere tali veicoli classificati mezzo d'opera (articolo 11 regolamento del codice della strada), mentre l'applicazione del medesimo dispositivo sui veicoli delle società concessionarie di autostrade è connesso al loro utilizzo per soccorso stradale, in base all'articolo 159 del regolamento del codice della strada.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Marinacci ha facoltà di replicare.

**NICANDRO MARINACCI.** Signor Presidente, signor sottosegretario, devo ritenermi non insoddisfatto, ma parzialmente insoddisfatto, per un semplice motivo: si deve mettere in risalto il ruolo delle associazioni di volontariato che operano senza oneri per lo Stato, come lei certamente sa, e che, anzi, allo Stato e alla gente che in esso vive offrono una miriade

di servizi in tempo reale in condizioni per loro proibitive. Constatiamo che lo Stato ed il Governo arrivano sempre in ritardo rispetto a situazioni di emergenza, come nel caso degli incendi di questi ultimi giorni e delle diverse calamità naturali che colpiscono il nostro paese. Le associazioni offrono un aiuto di pronto intervento che le strutture dello Stato, in questo momento — lei mi perdonerà, signor sottosegretario —, non riescono a dare.

Da questo punto di vista, signor sottosegretario, le sue note tecniche sono giustamente ferme al codice della strada del 1993, ma molte volte può essere opportuno cambiarne alcune per aiutare chi ci aiuta.

Per quanto riguarda la luce gialla lampeggiante sui veicoli oggetto della presente interrogazione, mi sembra che i volontari agiscano solo in determinati momenti e in determinati frangenti. Si tratta di persone mature che svolgono il proprio ruolo a proprio rischio e pericolo, senza oneri per lo Stato, lo ribadisco, ma per il solo sacrosanto principio della solidarietà umana e della sussidiarietà. Spesso in questa sede ci riempiamo la bocca enunciando tale principio, ma in realtà lo applichiamo poco. Si tratta di persone che non hanno bisogno di mettere una luce lampeggiante su un automezzo per farsi notare; si tratta di persone che operano in associazioni, tra le quali anche l'ONLUS PIAR, che si trovano sempre in momenti difficili dove spesso « i nostri » arrivano in ritardo o quando ormai il più ormai è fatto. Come dicevo, mi ritengo solo parzialmente insoddisfatto per la mancata attenzione nei confronti di queste associazioni.

In conclusione, mi auguro solo che il competente Ministero riveda tale atteggiamento, in questo momento di riforma del codice della strada. Se ciò non dovesse succedere e non si dovesse dare attenzione a queste associazioni, a questi uomini che lavorano gratuitamente al servizio del prossimo, si tratterebbe di un atteggiamento astruso ed incomprensibile. È necessario che questo Governo, anche in quest'ultimo scorcio di legislatura, cer-

chi di tenere presente che abitualmente le associazioni di volontariato svolgono un ruolo che, se dovesse essere svolto da Ministeri e da altri competenti organi di Governo, comporterebbe una spesa di svariati miliardi, senza raggiungere livelli di efficienza.

***(Controlli sugli automezzi pesanti esteri circolanti in Italia)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Simeone n. 3-04154 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 7*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, come sottolineato dall'onorevole interrogante, il Ministero dei trasporti e della navigazione è stato ed è tuttora fortemente impegnato a promuovere tutte le misure che contribuiscano ad elevare i livelli di sicurezza delle strade.

Come è noto, è stato presentato il piano della sicurezza stradale, redatto dal Ministero dei lavori pubblici, con il concerto del dicastero dei trasporti, che attualmente è all'esame delle Commissioni parlamentari, prima di essere esaminato dal CIPE, che procederà alla sua approvazione.

Particolare attenzione è stata posta dal Governo anche al controllo degli autotrasportatori nazionali. Infatti, le iniziative in materia sono state concordate, fin dal novembre 1999, direttamente con la categoria dell'autotrasporto, già in occasione del protocollo d'intesa sottoscritto dal Governo e dalle associazioni del settore. Con tale protocollo si stabiliva di realizzare una campagna di controlli d'intesa tra i Ministeri dei trasporti e della navigazione, dell'interno, delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale, al fine sia di contrastare gli abusi sul territorio italiano da parte dei vettori dei paesi terzi, sia di verificare l'osservanza della

disciplina vigente in materia di autotrasporto merci da parte delle imprese appartenenti ai paesi dell'Unione europea.

Tale impegno è stato ribadito in occasione della recente sottoscrizione del verbale di incontro tra il ministro dei trasporti e della navigazione e le associazioni dei trasportatori, avvenuta il 20 giugno 2000. Con tale verbale, nel confermare la volontà di portare avanti le concordate misure generali a sostegno dell'autotrasporto, il ministro si è impegnato per l'immediata costituzione di nuclei misti di controllo sul territorio al fine di contrastare abusi e violazioni in materia di autotrasporto. Il dipartimento dei trasporti terrestri ha pertanto preso gli opportuni contatti con le amministrazioni ed i comandi interessati sia per l'attuazione dei controlli integrati di cui alla direttiva n. 88/599 dell'Unione europea, sia per l'effettuazione di controlli mirati nelle zone di frontiera.

Per quanto riguarda il coinvolgimento degli organi di pubblica sicurezza, il Ministero dell'interno ha riferito che i reparti della specialità della polizia stradale, in particolare quelli che operano al confine ed in special modo quelli alle frontiere orientali, effettuano un'assidua e capillare attività di controllo degli automezzi e degli autoveicoli pesanti al fine di prevenire e reprimere i comportamenti pericolosi per la sicurezza della circolazione stradale e le violazioni alla normativa. Tale attività è volta in via principale ad assicurare il rispetto delle disposizioni del codice della strada concernenti i periodi di guida e di riposo prescritti per i conducenti degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose, in base all'articolo 174 del codice della strada, i limiti di velocità, la funzionalità e l'efficienza dell'impianto di illuminazione e di segnaletica e lo stato di usura dei pneumatici, nonché delle ulteriori prescrizioni specificatamente attinenti alla funzionalità generale dei veicoli.

Nello scorso anno i servizi svolti hanno consentito di verificare la posizione di oltre 400 mila conducenti italiani, di più di 50 mila conducenti dei paesi comuni-

tari e di oltre 7 mila conducenti di nazionalità di Stati non appartenenti all'Unione europea, la maggior parte dei quali provenienti dall'area dell'Europa orientale. Nello stesso arco temporale sono state elevate circa 500 contravvenzioni a persone alla guida di mezzi pesanti.

Le « specialità » della Polizia di Stato hanno inoltre intensificato l'azione di sorveglianza sull'intera rete viaria con modalità e ritmi più serrati, riservando una particolare attenzione ai veicoli provenienti dai paesi non comunitari.

Quanto alla segnalazione di automezzi pesanti stranieri che montano serbatoi maggiorati, si precisa che ordinariamente i carburanti dei veicoli temporaneamente importati debbano essere contenuti nei serbatoi normali, vale a dire in quelli previsti dal costruttore per il tipo di veicolo di cui si tratta. Il mancato rispetto di tali disposizioni, sancite dall'articolo 11 del testo unico delle accise, approvato con il decreto del 26 ottobre del 1995, n. 504, comporterebbe la sanzione penale stabilita dall'articolo 40, comma 1, lettera *b*), del citato testo unico. In tale caso la verifica dell'infrazione rientra nelle azioni di controllo svolto dagli organi del Ministero delle finanze preposti a tale attività.

Inoltre, in una riunione dei ministri deputati materialmente a tali controlli svoltasi alla fine del 1998 a Trieste, zona particolarmente sensibile per la sua collocazione alla frontiera con l'est, si è ottenuto il positivo risultato dell'intensificazione degli sforzi nell'attività di verifica, che ha condotto all'eliminazione dei serbatoi non regolamentari spesso installati su veicoli turchi utilizzati per il trasporto delle merci.

Per evitare tentativi di falsificazione delle autorizzazioni al trasporto internazionale di merci, scoperti nel recente passato e per i quali è stato chiesto ai paesi di provenienza dei vettori coinvolti l'adozione di adeguate sanzioni, e per rendere più agevoli le operazioni di controllo delle numerose caratteristiche anti-falsificazione dei moduli utilizzati è stato aggiunto il nominativo del paese a cui le

autorizzazioni vengono consegnate, mentre in precedenza le stesse si distinguevano in relazione alla progressività dei numeri.

Per quanto attiene alla lievitazione del fenomeno dell'apertura all'estero delle sedi delle imprese di autotrasporto per godere di trattamenti di favore, non si vede come possa essere contrastata la libera iniziativa degli operatori economici allorché essa si attui nel rispetto delle leggi.

Si segnala infine che, a breve, il dipartimento dei trasporti terrestri potrà avvalersi di un'apposita unità operativa competente alla predisposizione di ogni utile iniziativa finalizzata alla cura, all'organizzazione e al coordinamento di un sistema di controlli sempre più efficiente ed equilibrato.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Simeone ha facoltà di replicare.

**ALBERTO SIMEONE.** Onorevole sottosegretario, la sua risposta non mi soddisfa assolutamente anche perché il problema relativo alla sicurezza sulle strade è fin troppo antico e fin troppo serio, per non dire drammatico, in quanto ciò che si verifica sulle nostre strade è qualcosa di assolutamente incomprensibile dal punto di vista della sicurezza.

Colgo l'occasione per sollecitare il Governo affinché, in sede di riforma del vecchio codice della strada, introduca norme che garantiscano una circolazione più sicura e soprattutto, in considerazione di quanto si verifica giornalmente sulle nostre strade, rappresentino l'avvio di una politica volta a privilegiare il trasporto su ferro e non quello su gomma. Teniamo presente quel che avviene in paesi vicini come l'Austria e la Svizzera, dove vi sono governanti assai rispettosi dell'ambiente, i quali non consentono assolutamente che l'autotrasporto sia l'unico modo per veicolare le merci. Sappiamo bene come la guerra — chiamiamola così — con l'Austria abbia non solo prodotto ripercussioni nei confronti dell'Italia sul piano meramente e squisitamente commerciale (quindi, sul

piano economico), ma ha prodotto altresì frizioni sul piano squisitamente politico proprio perché quel paese è rispettoso di una politica che privilegia effettivamente l'ambiente e lo preserva dalle violenze commesse in Italia. Signor Presidente, si tratta di violenze assolutamente gratuite, dal momento che lo Stato non è capace di frenare e di contrastare il fenomeno di un trasporto indiscriminato su gomma.

A questo punto, vorrei sollecitare il Governo affinché da oggi in poi privilegi il trasporto su ferro, con la ripresa dei progetti, con l'istituzione di nuove linee ferroviarie e con il miglioramento delle linee già in uso, molte delle quali obsolete. Ciò porterebbe la politica dei trasporti nel nostro paese su livelli conciliabili con la salvaguardia dell'ambiente dalle violenze cui facevo prima riferimento.

Signor sottosegretario, mi è data l'occasione per portare alla ribalta ancora una volta la questione relativa al raddoppio della tratta ferroviaria Caserta-Benevento-Foggia-Bari, che si è fermata dopo alcuni interventi contenuti e che definirei miseri, che non hanno contribuito né al miglioramento del trasporto, né al potenziamento della rete: si tratta, infatti, di 10-20 chilometri di raddoppio realizzati su una lunghezza media di 450 chilometri. Quei lavori, per certi versi, hanno addirittura contribuito a rendere ancor più problematica la politica della conservazione dell'ambiente da certi interventi che con l'ambiente hanno poco a che fare.

Il rappresentante del Governo rappresentava come gli interventi sulle strade siano assolutamente probanti. In verità, rimango molto perplesso, perché gli abusi sulle strade continuano ad essere perpetrati in maniera inaudita. La polizia della strada è impegnata in compiti che per molti versi meritano grande rispetto ed un plauso, ma non riesce a porre freno ed a contenere in maniera decisa gli abusi che vengono commessi continuamente. Il fatto che la polizia di frontiera ha bisogno — come rappresentato poc'anzi dal sottosegretario — di un massiccio aumento di personale sta a significare, laddove si potrebbe frenare il fenomeno degli auto-

trasportatori che non fanno uso di mezzi in regola con la normativa (mi riferisco all'uso di doppi serbatoi di gasolio), la pericolosità di determinati comportamenti e la stringente necessità di adottare interventi urgenti.

PRESIDENTE. Onorevole Simeone, la prego di concludere.

ALBERTO SIMEONE. Concludo, signor Presidente. Ritengo di essere abbastanza illuminato ma, in certi casi, sarebbe necessario ricorrere non alle contravvenzioni — che non risolvono affatto il problema — bensì alla confisca dei mezzi di trasporto. Certo, mi rendo conto che si tratterebbe di un provvedimento estremamente severo, ma si metterebbe l'autotrasportatore nella condizione di essere realmente e profondamente rispettoso delle norme. I controlli, dunque, a volte non sono sufficienti, ma è necessario cambiare la mentalità: se andremo verso l'educazione al rispetto della sicurezza stradale, molto probabilmente avremo realizzato quanto oggi non è possibile fare (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

***(Trattative del Governo con gli autotrasportatori per il recupero del bonus fiscale)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Simeone n. 3-05765 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 8*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Come dicevo in precedenza, onorevole Simeone, il tempo intercorso dalla presentazione dell'interrogazione mi fa dire che il Governo ha condiviso l'esigenza da lei manifestata circa la necessità di ripristinare un clima di fiducia e collaborazione con le associazioni degli autotrasportatori.

Appare opportuno premettere che per i processi in atto in ambito comunitario, con la liberalizzazione dell'autotrasporto delle merci e la concorrenza portata dagli autotrasportatori di paesi extracomunitari, le nostre imprese si trovano in gravi difficoltà a reggere adeguatamente la concorrenza sia con le aziende europee strutturate sia con i lavoratori e le aziende di paesi non comunitari, che hanno costi di gestione enormemente più bassi.

A consolidare e dilatare questa difficoltà del settore va aggiunto poi il ritardo con cui la categoria arriva ad attuare il processo di rinnovamento e di ristrutturazione, così come pesano in maniera significativa i maggiori costi che complessivamente le nostre aziende subiscono a fronte delle altre aziende europee, oltre che la grande complessità del quadro legislativo ed amministrativo italiano.

A questo stato di cose il Governo ha cercato, nell'arco degli ultimi anni, di dare risposte significative in due modi: da un lato, rinnovando e rendendo strutturali alcuni provvedimenti, come quelli contenuti nel già citato protocollo d'intesa (riduzione dei pedaggi autostradali, dei premi INAIL e provvidenze di tipo fiscale), e dall'altro avviando la riforma strutturale del settore per renderlo competitivo rispetto alla concorrenza europea. Sotto il primo profilo, occorre ricordare che dal 1996 al 1999 sono state stanziati a favore degli autotrasportatori risorse per circa 550 miliardi di lire.

Sul piano strutturale, si è avviata la riforma del settore per renderlo più competitivo, con due provvedimenti. Il primo è stato la legge n. 454 del 1997, i cui principi ispiratori — quali il superamento del regime autorizzativo, l'innovazione tecnologica, l'aggregazione delle imprese, la formazione professionale e l'esodo dei monoveicolari — sono ancora riconosciuti fondamentalmente validi, ma che solo oggi comincia ad essere attuata per le difficoltà che essa ha incontrato in sede comunitaria, ritardando enormemente l'utilizzazione delle cospicue risorse stanziati (circa 1.600 miliardi). L'altro provvedimento è quello relativo alla liberalizzazione pro-

gressiva delle tariffe dell'autotrasporto, in discussione al Parlamento, che porterà un'ulteriore innovazione nei rapporti tra le imprese di trasporto e la committenza.

A rendere sempre più difficile l'operatività del settore e il rapporto con la categoria sono sostanzialmente tre cose: la vicenda relativa alla restituzione del *bonus* fiscale, la *carbon tax* e il differenziale del costo del gasolio tra la media europea ed il prezzo praticato in Italia, differenziale che in questo ultimo periodo di continui rincari del costo del petrolio si è ulteriormente dilatato.

A questi tre punti nodali della vertenza promossa dalla categoria, e ad altre istanze di una piattaforma rivendicativa più ampia ed articolata, il Governo ha dato risposte che hanno permesso di superare la crisi determinata dal fermo dell'autotrasporto del 19 giugno ultimo scorso. Infatti, dopo il protocollo d'intesa, sottoscritto il 30 novembre 1999, si sono susseguiti altri incontri prima del 20 giugno, data in cui è stato siglato il verbale di incontro teso a precisare le modalità di intervento con cui il Governo ha dato in parte risposta, con la presentazione del decreto-legge, agli impegni assunti nella serie di incontri culminati in quello del 16 giugno. Lascero a disposizione degli interroganti (i quali forse lo riterranno utile ai fini di una completa conoscenza degli accordi intercorsi tra il Governo e le organizzazioni degli autotrasportatori), copia del verbale d'incontro che rappresenta un risultato utile ed equilibrato nel miglioramento dei rapporti tra lo Stato e le organizzazioni del settore ed anche per quanto concerne i percorsi di ristrutturazione e riacquisizione di competitività del comparto. Infatti, il 22 giugno scorso, con un provvedimento d'urgenza noto a questa Camera — che lo ha già esaminato — ed attualmente all'esame del Senato, il decreto-legge n. 167 del 2000, sono state stanziati risorse per alleggerire ulteriormente i costi di esercizio delle imprese (spese non documentabili, premi INAIL, oneri fiscali sul costo del lavoro). Il recupero della *carbon tax* potrà avvenire già con la dichiarazione dei

redditi in corso di presentazione. Oggi è stata data notizia dell'autorizzazione, data nelle ultime ore della giornata di ieri dall'Unione europea, all'erogazione della *carbon tax* e, quindi, della valutazione positiva del regolamento adottato dal Governo.

Per la riduzione delle accise sul gasolio, il Governo ha deciso di portare da 400 a 800 miliardi annui lo stanziamento già previsto dal 2001 in poi con un atto in corso di esame al Senato. Infine, per il recupero del *bonus* finale accordato agli autotrasportatori negli anni 1992, 1993 e 1994, verranno apportate le modifiche al disegno di legge in corso di esame in Parlamento per semplificare al massimo questa operazione (modifiche che cercheremo di concordare con le organizzazioni dell'autotrasporto).

La maggior parte delle misure concordate sono già da tempo operanti sulla base di leggi vigenti e in questi casi si è semplicemente incrementato il contributo a favore della categoria. Nei casi di provvedimenti legislativi nuovi, come quello relativo alla riduzione delle accise sul gasolio, è del tutto evidente che essi dovranno avere il consenso dell'Unione europea. Il Governo ritiene di aver tentato tutto il possibile, su una linea ragionevole, per evitare il fermo e continua a pensare che si sarebbe potuti arrivare a questo risultato senza che esso fosse necessario. Ci auguriamo, comunque, che anche dalla definitiva conversione in legge del decreto-legge derivi un contributo a quel clima di serenità e collaborazione necessario ad affrontare i complessi nodi che sono di fronte all'autotrasporto del nostro paese.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Delmastro Delle Vedove, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

**SANDRO DELMASTRO DELLE VEDOVE.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, credo sia giusto che parlamentari di minoranza riconoscano le obiettive difficoltà cui si è trovato di fronte il Governo nell'affrontare questo problema e che quindi non si limitino a

dichiarare la soddisfazione o l'insoddisfazione, quanto piuttosto a cercare di partecipare al grande sforzo che deve fare il Governo per tentare di rendere competitivo il sistema di autotrasporto merci italiano.

Onorevole sottosegretario, devo esprimere solo una nota di dissenso in relazione, peraltro, alla risposta da lei precedentemente fornita all'interrogazione presentata dall'onorevole Simeone e dal sottoscritto concernente i controlli sugli automezzi pesanti esteri circolanti in Italia. In riferimento al problema del pericolo dell'allocazione delle sedi delle imprese di autotrasporto in altri paesi dell'Unione europea, lei ha giustamente fatto osservare, sul piano formale, che si tratta di un fenomeno sul quale non è possibile intervenire, perché nessuno può certamente impedire ad un'impresa di autotrasporto di trasferire la propria sede legale in un altro paese. Tuttavia, lei ha omesso di dire quello che a noi in realtà interessava, vale a dire che in questo grande sforzo che il Governo deve compiere devono anche essere stabilite le condizioni grazie alle quali non venga in mente all'impresa di autotrasporto di trasferirsi in paesi stranieri.

Ciò è peraltro molto difficile, perché lei ha indicato tre elementi — *bonus* fiscale, *carbon tax* e, soprattutto, differenziale sui prezzi del carburante — che rendono assai problematica la sopravvivenza delle nostre imprese. Mi riferisco soprattutto alle microimprese, quelle dei piccoli padroncini, che sappiamo essere inserite, tutto sommato, in un sistema non del tutto adeguato alle grandi sfide del 2000, quelle della globalizzazione e dell'Europa, sistema che rappresenta una realtà di cui dobbiamo tenere conto. I singoli lavoratori e autotrasportatori acquistano mezzi il cui valore è di 250-300 milioni, firmano letteralmente « etti » di cambiali e hanno la necessità assoluta di lavorare perché ogni mese scade la « cambialina »; pertanto si trovano nella incredibile situazione per cui, quando le decine, a volte le centinaia di cambiali vengono tutte quante onorate, il mezzo ormai è da buttare

perché ha percorso 3-4-500 mila chilometri. Per questo tipo di imprese, onorevole sottosegretario, basterebbe il differenziale del prezzo del gasolio per rendere non più competitiva la propria impresa e per rendere difficilmente sostenibile il costo di gestione.

Quindi, da una parte il Governo deve operare — e mi pare di aver colto nella sua risposta questo orientamento — per una riforma strutturale dell'autotrasporto proprio per evitare che la struttura basata su microimprese renda improponibile dal punto di vista economico e dei bilanci dell'azienda il trasporto in forma individuale, dall'altra parte deve esserci un forte sostegno: 550 miliardi di lire sono uno sforzo che l'opposizione non può non riconoscere, ma che evidentemente — lo dico non tanto per rivolgere una critica, quanto per riflettere insieme — rappresentano un impegno risultato insufficiente a risolvere questi problemi. Grande è la strada non tanto e non solo per le inefficienze e le omissioni dell'attuale e dei precedenti Governi, quanto proprio per una struttura dell'autotrasporto che è obsoleta e non adeguata alle esigenze dell'Europa e della globalizzazione.

Allora dobbiamo riflettere insieme perché penso che il problema della riforma strutturale dell'autotrasporto sia argomento centrale, che diventa anche un fatto culturale, perché bisogna convincere il cosiddetto padroncino, cioè l'uomo che ha ritenuto di affrontare in assoluta, splendida, ma superata solitudine il rischio di impresa, attraverso la necessità di individuare forme organizzative più adeguate, con economie di gestione e con la possibilità di essere veramente interattivi con l'autotrasporto europeo che, purtroppo per noi, purtroppo per la nostra categoria, ha ben altra struttura e ben altro sostegno da parte del Governo.

Concludendo, signor Presidente. Più che dichiararmi soddisfatto o insoddisfatto, signor sottosegretario, vorrei ringraziarla comunque per l'impegno profuso nella sua risposta e chiedo che il Governo abbia maggiori contatti con le associazioni degli autotrasportatori proprio per questa

riforma strutturale che lei ha precisato che anche per noi rimane l'elemento centrale, insieme al grave differenziale del costo del carburante, per rendere competitiva la struttura del nostro autotrasporto (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

***(Valutazioni del Governo sulla preannunciata cessione, da parte del gruppo FIAT, della FIAT ferroviaria di Savigliano)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Borghezio n. 3-05262 (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni sezione 9*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il progetto definitivo della metropolitana automatica di Torino, linea 1, tratta Collegno-Porta Nuova, risulta finanziato con un contributo, a carico dei fondi di cui alla legge n. 211 del 1992 e successive integrazioni, pari a 701,046 miliardi a fronte di un importo assentito per l'opera pari a 1.267 miliardi e 829 mila lire.

Si precisa che attualmente è in corso una ridefinizione del progetto senza variazioni economiche, inerente sostanzialmente alla distribuzione funzionale interna delle stazioni. Prossimamente saranno attivate le procedure di affidamento dei lavori inerenti alle opere civili e agli impianti tecnici di tipo tradizionale.

Per quanto attiene alle scelte della tecnologia di sistema, esse sono state compiute dal comune di Torino sulla base di elementi di valutazione esclusivamente trasportistici, convalidati poi dalla istruttoria tecnica compiuta dagli uffici del Ministero e dalla commissione di alta vigilanza.

L'affidamento dei lavori, che rientra tra le esclusive competenze del soggetto attuatore, è stato conseguente alle scelte tecnologiche compiute. Naturalmente non è in alcun modo legato alla proprietà dell'impresa.

L'inizio delle attività realizzative dell'opera è previsto entro la fine dell'anno.

Per quanto concerne il materiale rotabile della linea 4, si ricorda che si tratta di veicoli tranviari che saranno utilizzati sulla rete tranviaria di Torino, che il finanziamento risulta a carico del comune di Torino e che le relative procedure di affidamento risultano curate dal ATM di Torino. Relativamente a tali forniture, il dipartimento dei trasporti terrestri espletterà le funzioni di competenza concernenti semplicemente gli aspetti della sicurezza.

In merito alla cessione della FIAT ferroviaria, il Governo ha preso atto di un fatto che appartiene alla libertà di impresa in un mercato aperto in cui sono in corso giganteschi processi di riorganizzazione.

Il campo delle produzioni ferroviarie è soggetto a fenomeni di integrazione analoghi a quelli che si sono già verificati in altri settori del trasporto. La competizione, infatti, pone il problema della dimensione delle imprese. Certamente, si deve considerare con qualche rammarico che non è stato possibile realizzare processi di internazionalizzazione attraverso sinergie delle risorse tecnologiche nazionali in campo ferroviario. Peraltro, nell'integrazione in un grande gruppo, si possono determinare le condizioni per un'ulteriore valorizzazione di produzioni di tecnologie avanzate quali quelle della FIAT.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Borghesio ha facoltà di replicare.

**MARIO BORGHEZIO.** Presidente, il Governo si è limitato a precisare, in maniera un po' modesta, che i processi in atto nel settore ferroviario non hanno consentito l'assemblaggio di tecnologie nazionali in grado di affrontare le concorrenze internazionali.

A suo tempo, nelle sedi opportune, avevamo denunciato la singolarità delle procedure seguite dall'amministrazione comunale di Torino per le commesse sopra indicate con l'esclusione della gara

internazionale d'appalto, che era stata giustificata dalla ragione fondamentale di salvaguardare la produzione nazionale ferroviaria, anche per i risvolti notevoli che queste ingenti commesse avrebbero determinato in sede occupazionale.

Vorrei segnalare alla cortese attenzione del Governo, della cui risposta non posso che dichiararmi insoddisfatto, alcuni fatti documentati. Durante l'assemblea della FIAT, in data 5 giugno, non fu data risposta alla domanda formulata per iscritto e allegata integralmente al testo notarile dell'assemblea, riguardante la richiesta di notizie sulla variazione delle partecipazioni (l'azionista intendeva fare riferimento specifico a questo tema), nonostante da fonti interne dell'azienda si fosse saputo — e la notizia era anche filtrata su qualche giornale — che la cessione della FIAT ferroviaria era già avvenuta nel mese di marzo o di aprile. Ciò è grave in relazione alla trasparenza delle comunicazioni assembleari ai soci di un'azienda quotata.

In secondo luogo, in data 20 giugno, il giorno precedente l'assemblea dell'IFI, sapendo che lo stesso azionista aveva già preannunciato di rivolgere la medesima domanda, la FIAT, con una comunicazione ufficiale, ha provveduto a dare notizia che il settore ferroviario era stato ceduto ad un gruppo straniero. Evidentemente, in questo lasso di tempo, la FIAT era in attesa di concludere il contratto di fornitura per le vetture della linea tranviaria 4 e della linea 1 metropolitana di Torino (realizzata con il sistema Val); tali contratti avrebbero incrementato il valore di cessione della stessa. La cessione era subordinata, quindi, alla condizione di avere nel portafoglio i contratti relativi a queste due commesse, valutati nell'ordine di circa mille miliardi, più o meno corrispondenti — a quanto pare — al prezzo che è stato poi concordato per la cessione della partecipazione.

Per ragioni industriali, è possibile che il gruppo che ha acquisito, prevalentemente a causa del congruo portafoglio ordini rappresentato dalle commesse in questione, trasferisca le produzioni al-

l'estero, aggravando i problemi occupazionali dell'area piemontese; considerato, infatti, che gli investimenti sono stati molto scarsi, si può facilmente capire quale sarà il danno per l'economia dell'intera regione.

Tutto ciò premesso, considerato l'intreccio — lo ripeto — non trasparente di interessi fra la FIAT e la gestione amministrativa che fa capo alla giunta comunale di Torino (non dobbiamo dimenticare che grande sponsor dell'elezione del primo cittadino della mia città, il sindaco Castellani, è stato lo stesso presidente onorario, avvocato Giovanni Agnelli), ritengo doveroso segnalare al Governo l'opportunità di sospendere i finanziamenti concessi, in particolare quelli per l'acquisto delle vetture della FIAT ferroviaria. Dico ciò considerati gli esiti degli accertamenti, i risvolti occupazionali di cui ho parlato e gli aspetti poco trasparenti e poco chiari dell'intera questione, ferme restando, naturalmente, le opere edilizie e le opere comunque non legate alla tecnologia Val.

***(Iniziativa del Governo per modificare l'attuale normativa in materia di referendum)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Sbarbati n. 2-02436 (vedi l'allegato A — *Interpellanze ed interrogazioni sezione 10*).

L'onorevole Mazzocchin, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

GIANANTONIO MAZZOCCHIN. Signor Presidente, signor sottosegretario, anche le interpellanze sono frutto del loro tempo e il tono della nostra interpellanza, se l'avessi scritta oggi, forse sarebbe stato un po' meno crudo. Dico ciò proprio per sottolineare come il recente esito referendario abbia irritato moltissimi cittadini italiani, certamente non presenti oggi in aula, che si sono interrogati sulla validità non dell'istituto referendario in sé, quanto dell'abuso e del continuo ricorso ad esso.

La nostra interpellanza è volta a chiedere al Governo, in particolare al ministro per le riforme istituzionali, quali iniziative il Governo intenda assumere per ovviare agli inconvenienti di cui ho parlato, taluni dei quali evidentissimi. Il tentativo di scavalcare il lavoro del Parlamento per ridurre il rapporto fra il cittadino ed il Governo semplicemente su una base referendaria non risponde né alla Costituzione, né a ciò che intendiamo per corretta vita parlamentare.

I modi per cercare di porre un freno all'abuso dei referendum possono consistere nell'evitare il dissennato ricorso al « banchetto », ossia alla raccolta di firme in luoghi non istituzionali, e nell'aumentare il numero delle firme necessarie per rendere valida una richiesta referendaria, fino all'*extrema ratio* di rendere i promotori responsabili, in caso di mancato raggiungimento del quorum, delle spese molto ingenti che sono state sostenute e che non hanno arrecato alcun vantaggio ai cittadini.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri ha facoltà di rispondere.

DARIO FRANCESCHINI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Al di là del tono dell'interpellanza, che è stata depositata cinque giorni dopo l'esito del referendum (è quindi evidente che è stata influenzata dal clima politico di quel momento), i deputati interpellanti sollevano un tema vero: l'uso continuo negli anni del referendum e lo svolgimento di gran parte di quelli richiesti ha di fatto creato nell'opinione pubblica un distacco dalla sensibilità con la quale, invece, erano stati vissuti i primi referendum; un distacco che si è poi concretizzato, nell'ultimo caso ma non solo in questo, nel mancato raggiungimento del quorum e quindi nella scelta di non andare a votare. Nel tempo si è registrato, non vorrei dire uno snaturamento, ma di fatto un cambiamento dell'istituto: l'istituto — che è stato previsto dai costituenti come una sede per chia-

mare tutto il popolo a pronunciarsi su grandi argomenti, con la possibilità di abrogare una legge o una parte di legge — nel tempo è cambiato nel senso che si è finito con il chiamare l'opinione pubblica a pronunciarsi su una serie di aspetti che dovrebbero essere propri dell'attività legislativa di un Parlamento in un sistema parlamentare. Si è trattato quindi di argomenti e di quesiti complessi e della abrogazione non di una legge — come fu nei casi del divorzio e dell'aborto — ma di parti specifiche di quella legge sino al punto che, lavorando attraverso il complesso meccanismo dell'abrogazione di frasi, di punteggiatura, di parti o di singole parole, si è fatto uscire dal testo susseguente all'abrogazione un nuovo testo e quindi, di fatto, un nuovo indirizzo di contenuti, più legislativo.

Questo è quanto si è verificato; rispetto a ciò, non vi è dubbio che debba essere fatta una riflessione perché l'istituto del referendum non è stato immaginato come un modo per sostituirsi al Parlamento, ma semmai negli anni ha assunto — in molti casi anche in modo positivo — una funzione di stimolo per alcuni temi: al di là della valutazione sul merito, chiamare l'opinione pubblica a pronunciarsi e svolgere una funzione di stimolo nei confronti del Parlamento; cosa che è venuta, anche questa, nell'ultima fase poiché, mentre nei referendum di alcuni anni fa il messaggio politico sottostante (in qualche caso con un rilievo quasi più forte rispetto al merito stesso dell'abrogazione), è venuto sfumando come si è verificato, ad esempio, nel referendum elettorale quando lo stesso esito, il mancato raggiungimento del quorum, è stato interpretato in modo diverso dalle singole forze politiche o dai singoli schieramenti.

I deputati interpellanti chiedono poi che cosa si debba fare e quali siano i rimedi.

Per quanto riguarda la maggioranza, vorrei ricordare che nel programma dell'Ulivo era scritto esplicitamente che si sarebbe voluto intervenire per evitare un uso manipolativo del referendum. È sicuro però che in una società cambiata

come la nostra si potrebbe pensare di intervenire aumentando il numero delle firme per richiedere i referendum: infatti, le 500 mila firme del 1946 non sono le 500 mila firme dell'anno 2000, per i livelli di informazione e per come si è sviluppata la società! Non a caso, in sede di Commissione bicamerale questo argomento fu discusso e si ragionò su un innalzamento del numero delle firme.

Allo stesso modo, si potrebbe ragionare sulle materie oggetto di referendum. È evidente che su questo argomento il Governo intende assumere un'iniziativa oggi possibile per il fatto che non sono più presenti i referendum già indetti. Sarebbe stato infatti poco corretto intervenire con una discussione di questo tipo di fronte allo svolgimento dei referendum perché, implicitamente, ciò avrebbe voluto dire assumere una posizione di merito rispetto ai referendum stessi che erano già stati indetti. Oggi questo è possibile, ma dobbiamo concretamente riconoscere che ogni modifica relativa al numero delle firme o alle materie debba essere introdotta con legge costituzionale e l'iter di una legge di questo genere che partisse oggi in Parlamento (con la doppia lettura, i tre mesi di intervallo e i tre mesi per la promulgazione) renderebbe molto difficile l'approvazione della stessa modifica nel corso di questa legislatura.

Crediamo comunque che valga la pena avviare questa riflessione, anche se ritengo che il deterrente politico, visto l'esito degli ultimi referendum, vi sia già stato e quindi penso che le forze politiche e i movimenti che si sono fatti promotori dei referendum come scelta politica di presenza politica stiano facendo una riflessione al riguardo.

Per quanto riguarda la possibilità di uscire dalle sedi istituzionali, ritengo che ciò sia di difficile applicazione, perché non si può impedire ad un pubblico ufficiale di raccogliere le firme fuori da una sede istituzionale predeterminata.

Per quanto riguarda l'ultima osservazione che è stata fatta sui cosiddetti oneri sui promotori, è difficile immaginare come si possa far gravare legittimamente

sui soggetti promotori l'onere delle spese sostenute dallo Stato per l'iniziativa che non è andata a buon fine, anche perché non esiste un nesso di causalità automatico tra il comportamento dei promotori e il mancato raggiungimento del quorum, anzi, in molti casi, come è accaduto nell'ultimo referendum elettorale, sono proprio coloro che sono contrari al referendum che invitano a non andare a votare e quindi farebbero ricadere una conseguenza patrimoniale sui promotori. In ogni caso, vorrei ricordare agli interpellanti che una norma che comunque va in questa direzione è già presente nel nostro ordinamento. Infatti con l'articolo 1, quarto comma, della legge 3 giugno 1999, n. 157 (rimborso delle spese elettorali), l'erogazione del contributo delle spese sostenute dai comitati promotori è stato subordinato soltanto alla circostanza che la consultazione referendaria abbia raggiunto il quorum di validità del voto e quindi se non si raggiunge il quorum non vi è il rimborso delle ingenti spese elettorali che i comitati promotori sostengono e, comunque, non c'è per un numero di referendum contestualmente superiore a cinque. Dunque, credo che un'indicazione in questo senso sia già presente nel nostro ordinamento.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Mazzocchin, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

**GIANANTONIO MAZZOCCHIN.** Ringrazio il sottosegretario per la risposta che mi trova sostanzialmente concorde. Mi permetto soltanto di far osservare che anche se siamo alla fine della legislatura — e quindi una legge costituzionale non ha praticamente grande probabilità di essere approvata —, una iniziativa del Governo sarebbe estremamente significativa, anche come indicazione al corpo elettorale.

Concordo sulle altre osservazioni che sono state fatte, comprese quelle dei rimborsi sulle spese elettorali. Era naturalmente nostro compito, e forse dovere, sottolineare che l'abuso che si sta facendo di questo istituto lo ha snaturato e lo ha

reso inefficace, mentre è uno dei più importanti e delicati tra quelli dedicati dalla Costituzione all'intervento diretto dei cittadini e va utilizzato con la dovuta attenzione. Grazie.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno. Suspendo la seduta fino alle 15.

**La seduta, sospesa alle 11,25, è ripresa alle 15.**

#### **Missioni.**

**PRESIDENTE.** Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Giovanardi, Grimaldi, Lumia, Maiolo, Micheli, Testa e Vita sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono cinquantatré, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

#### **Modifica nella composizione del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione ed il funzionamento della convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen e di vigilanza sull'attività dell'unità nazionale Europol.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente del Senato della Repubblica, in data 17 luglio 2000, ha chiamato a far parte del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione ed il funzionamento della convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen e di vigilanza sull'attività dell'unità nazionale Europol, il senatore Renato Giuseppe Schifani, in sostituzione del senatore Jas Gawronski, cessato dal mandato parlamentare.

**Deferimento a Commissioni in sede redigente, a norma dell'articolo 96, comma 2, del regolamento, delle proposte di legge n. 159 e abbinata e del disegno di legge n. 6130.**

PRESIDENTE. Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che, a norma del comma 2 dell'articolo 96 del regolamento, la I Commissione permanente (Affari costituzionali) ha deliberato di chiedere il deferimento in sede redigente delle seguenti proposte di legge, ad essa attualmente assegnate in sede referente:

CORLEONE: « Modifiche alla legge 20 maggio 1985, n. 222, concernenti il sostegno di enti ed associazioni con finalità sociali e umanitarie » (159); SCALIA: « Norme per il sostegno degli enti e delle associazioni che perseguono finalità umanitarie, di salvaguardia dell'ambiente naturale, degli animali e del patrimonio culturale e artistico » (285); LUCÀ ed altri: « Disciplina dell'associazionismo sociale » (577); Di CAPUA e CHIAVACCI: « Norme per il controllo su talune attività svolte dalle associazioni di promozione sociale » (1167); MASSIDDA ed altri: « Disciplina degli enti e delle associazioni senza fini di lucro » (2674); ERRIGO: « Disciplina delle associazioni » (3300); GALEAZZI ed altri: « Disciplina dell'associazionismo sociale » (3969) *(La Commissione ha elaborato un testo unificato)*.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di deferimento a Commissione in sede redigente delle proposte di legge n. 159 ed abbinata.

*(È approvata).*

Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che, a norma del comma 2 dell'articolo 96 del regolamento, la VII Commissione permanente (Cultura) ha deliberato di chiedere il deferimento in sede redigente del seguente disegno di legge, ad essa attualmente assegnato in sede referente:

« Disposizioni in materia di alloggi e residenze per studenti universitari » (6130) *(La Commissione ha elaborato un nuovo testo)*.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di deferimento a Commissione in sede redigente del disegno di legge n. 6130.

*(È approvata).*

**Deliberazione per la costituzione in giudizio della Camera dei deputati in relazione ad un conflitto di attribuzione sollevato innanzi alla Corte costituzionale dal giudice per le indagini preliminari presso il Tribunale di Caltanissetta.**

PRESIDENTE. Comunico che il giudice per le indagini preliminari presso il tribunale di Caltanissetta, con ricorso depositato in data 8 febbraio 2000 presso la cancelleria della Corte costituzionale, ha sollevato conflitto di attribuzione nei confronti della Camera dei deputati in relazione alla deliberazione della Camera stessa del 15 settembre 1998, con la quale, su conforme proposta della Giunta per le autorizzazioni a procedere in giudizio, è stata dichiarata l'insindacabilità — ai sensi dell'articolo 68, prima comma, della Costituzione — dei fatti per i quali è in corso un procedimento penale a carico del deputato Vittorio Sgarbi per il reato di diffamazione per aver offeso, a mezzo stampa, la reputazione del dottor Giancarlo Caselli, all'epoca procuratore della Repubblica presso il tribunale di Palermo.

Tale conflitto è stato dichiarato ammissibile dalla Corte costituzionale con ordinanza n. 218 dell'8-19 giugno 2000, notificata alla Presidenza della Camera il 3 luglio 2000.

Il Presidente della Camera ha sottoposto la questione all'Ufficio di Presidenza, che, nella riunione del 12 luglio 2000, ha deliberato di proporre alla Camera la costituzione in giudizio innanzi alla Corte costituzionale, ai sensi dell'articolo 37

della legge 11 marzo 1953, n. 87, per resistere al conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato sollevato dal giudice per le indagini preliminari del tribunale di Caltanissetta.

Avverto che, se non vi sono obiezioni, tale deliberazione si intende adottata dall'Assemblea.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione di un documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione (ore 15,05).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente documento: relazione della Giunta per le autorizzazioni a procedere sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi, pendente presso il tribunale di Salerno, per il reato di cui agli articoli 81 cpv, 595, primo e secondo comma, del codice penale e 30 della legge n. 223 del 1990 in relazione agli articoli 13 e 21 della legge n. 47/48 (Doc. IV-quater n. 144).

Ricordo che a ciascun gruppo, per l'esame del documento, è assegnato un tempo di 5 minuti (10 minuti per il gruppo di appartenenza del deputato Vittorio Sgarbi). A questo tempo si aggiungono 5 minuti per il relatore, 5 minuti per richiami al regolamento e 10 minuti per interventi a titolo personale.

La Giunta propone di dichiarare che i fatti per i quali è in corso il procedimento concernono opinioni espresse dal deputato Sgarbi nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

***(Discussione - Doc. IV-quater n. 144)***

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Berselli.

FILIPPO BERSELLI, *Relatore*. Signor Presidente, si tratta di un procedimento penale pendente davanti al tribunale di Salerno nei confronti del deputato Vittorio Sgarbi che trae origine da cinque distinte querele sporte dal dottor Agostino Cordova, relative ad affermazioni fatte dall'onorevole Sgarbi nel corso di diverse puntate della trasmissione *Sgarbi quotidiani*.

Nella querela dell'8 maggio 1995, il dottor Cordova si duole di quanto affermato nella trasmissione *Sgarbi quotidiani* trasmessa in data 8 febbraio 1995 su *Canale 5*. Nell'occasione, l'onorevole Sgarbi ebbe ad affermare che: «...sul magistrato Cordova, del quale non ho fatto produrre un documento importante (...) della sua facondia, della sua dialettica, della sua grazia nel fare conferenze stampa, del dire cose tanto importanti come quelle che oggettivamente diffamano i carabinieri, diffamano la polizia, che fa - che fanno, i carabinieri - il loro lavoro (...) Di fronte al sacrificio di carabinieri e poliziotti abbiamo un magistrato che dice che non fanno abbastanza, non lavorano abbastanza, non fanno il loro lavoro. Spero che i carabinieri, di fronte a un magistrato diffamatore, abbiano la forza di reagire e anche loro denunciino il procuratore Cordova». E poi: «...Questo ripeto e lo ripeto, anche in virtù del fatto che il procuratore Costa, che oggi ha preso il posto di Palmi, si è trovato di fronte a 13 mila casi giudiziari inevasi perché il procuratore Cordova si era occupato dei teoremi della massoneria e quindi ha lasciato in disparte molti problemi, molte cause, molti processi che riguardavano crimini violenti, quindi atti contro le persone, di mafia o di 'ndrangheta, perché si preoccupava di trovare i massoni e i rotariani».

E poi: «...Ma questa condanna da cosa è derivata? Dall'aver detto la verità, dall'aver detto, come oggi conferma il procuratore Costa, che per due anni, che per due anni la procura di Palmi è stata

paralizzata, non ha potuto intervenire su fatti penalmente rilevanti perché vi era il grande teorema della massoneria. E fin qui può essere una svolta. Ma dov'è che è assurdo che io possa essere condannato per questo? È assurdo quando il Consiglio superiore della magistratura accerta che la procura di Palmi era incompetente sulle questioni affrontate dal procuratore Cordova e nessuno ha avuto il coraggio di aprire un procedimento disciplinare di fronte ad un magistrato che non soltanto si è occupato di una cosa prevalentemente invece che di altre, ma che non aveva la competenza per farlo».

E ancora: «La procura di Palmi, con un ufficio distaccato a Roma, non era competente ad occuparsi dei casi di massoneria affrontati dal procuratore Cordova, e io qui, pubblicamente, lo denuncio al Consiglio superiore della magistratura perché avvii un procedimento disciplinare per chiedersi come fosse possibile che alcuni procuratori e un procuratore capo si occupassero di una cosa di cui non erano competenti, per cui quell'ufficio non aveva la competenza sufficiente».

Per quanto riguarda la querela del 16 maggio 1995, in tale atto viene esposto che nella trasmissione *Sgarbi quotidiani*, trasmessa in data 16 febbraio 1995 su *Canale 5*, l'onorevole Sgarbi ebbe a dichiarare che: «...spero che qualche cittadino abbia la forza ed il coraggio di denunciare Cordova, perché risponda di queste dichiarazioni. Io denuncio da tempo il comportamento illegittimo di questo procuratore che, già alla procura di Palmi per due anni, si è occupato di cose di cui non si doveva occupare. Dichiarata incompetente ad occuparsi di massoneria, la procura di Palmi è stata paralizzata, come testimonia l'attuale procuratore, per due anni per la volontà di potere e per i teoremi di questo procuratore».

E ancora: «...Nessuno, nessuno è intervenuto per punire sul piano disciplinare e penale questo procuratore, il quale continua con arroganza a ribellarsi alle leggi dello Stato». E poi: «...È un atteggiamento intollerabile di un uomo che già in passato ha agito e ha continuato ad

agire indisturbato pur non potendolo fare, pur essendo incompetente la procura di Palmi ad occuparsi della massoneria, argomento per lui evidentemente molto stimolante, in tutta Italia. Una procura della Calabria che agisce in tutta Italia con un ufficio distaccato, anche questo illegittimo, a Roma e con la volontà di mettere in piedi una macchina straordinaria che ha portato (ed è per questo che sono stato condannato: per aver detto, insieme ad un giornalista da cui avevo tratto informazione, che questo procuratore ha mandato i carabinieri) carabinieri pagati da voi, pagati dallo Stato, da Palmi a Pesaro a sequestrare gli elenchi degli iscritti al Rotary, al Rotary. Questo ha fatto e questo è un atteggiamento maniacale (...). I teoremi non funzionano, non hanno niente a che fare con la giustizia. Ora i teoremi sono quelli che hanno spinto il signor Cordova ad incriminare un assessore onesto della giunta di Napoli». E ancora: «...Adesso Bassolino si accorge che Cordova (...) agisce in maniera sbagliata, agisce seguendo teoremi, agisce non in nome della giustizia ma della volontà di potenza, per dominare Napoli, per fare un colpo di Stato nell'ambito della municipalità napoletana».

Nel corso della trasmissione del giorno successivo, 17 febbraio 1995, dichiara: «... attacco inaccettabile da parte di un magistrato sulla base di teoremi, fantasie, visioni. Un'azione squisitamente politica, un modo per diffamare, per dire che Napoli è una città di miseria, di disonestà».

Querela dell'8 giugno 1995. In tale atto il dottor Cordova espone che nella trasmissione *Sgarbi quotidiani*, trasmessa in data 13 marzo 1995 su *Canale 5*, l'onorevole Sgarbi dichiarò che «...la fatica del procuratore Cordova di Napoli nel far sequestrare ben venti metri cubi di documenti durante la sua inchiesta contro le logge massoniche e la P2, costata oltre dieci miliardi all'erario, è stata ridicolizzata da una sentenza assolutoria che ha annullato tutto, non essendo riuscito l'apparato inquirente a trovare, in venti metri cubi di scartoffie (...) nemmeno un atto