

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

585.

SEDUTA DI LUNEDÌ 14 FEBBRAIO 2005

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **PUBLIO FIORI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **FABIO MUSSI**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	III-VI
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-55

	PAG.		PAG.
Missioni	1	(<i>Discussione sulle linee generali – A.C. 5197</i>)	1
		Presidente	1
		Gibelli Andrea (LNFP)	8
		Lusetti Renzo (MARGH-U)	5
		Pezzella Antonio (AN), <i>Relatore</i>	1
		Raffaldini Franco (DS-U)	12
Disegno di legge: Riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (Approvato dal Senato) (A.C. 5197) ed abbinato (A.C. 1571-4876-5341) (Discussione)	1		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Federazione Padana: LNFP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Popolari-UDEUR: Misto-Pop-UDEUR; Misto-Ecologisti democratici: Misto-ED.

	PAG.		PAG.
Sanza Angelo (FI)	17	Mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Antonio Leone n. 1-00422: Politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici (Discussione)	41
Uggè Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	5		
<i>(Repliche del relatore e del Governo – A.C. 5197)</i>	20	<i>(Discussione sulle linee generali)</i>	42
Presidente	20	Presidente	42
Pezzella Antonio (AN), <i>Relatore</i>	20	Calzolaio Valerio (DS-U)	42
Uggè Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	20	Realacci Ermete (MARGH-U)	45
		Tortoli Roberto, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	48
Proposta di legge: Mandato d'arresto europeo (Approvata dalla Camera e modificata dal Senato) (A.C. 4246-B) (Discussione) ..	24	Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi (Modifica nella composizione)	49
<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 4246-B)</i>	24		
Presidente	24	Gruppo Misto (Modifica nella denominazione di una componente politica)	49
Bricolo Federico (LNFP)	30		
Kessler Giovanni (DS-U)	26	Gruppo parlamentare (Modifica nella composizione)	49
Mazzoni Erminia (UDC)	39		
Pecorella Gaetano (FI), <i>Relatore</i>	24	Annunzio dell'esercizio temporaneo delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato, ai sensi dell'articolo 86, primo comma, della Costituzione	49
Sinisi Giannicola (MARGH-U)	35		
Uggè Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	26	Ordine del giorno della seduta di domani .	49
<i>(Repliche del relatore e del Governo – A.C. 4246-B)</i>	41		
Presidente	41	Testo integrale della relazione del deputato Antonio Pezzella (A.C. 5197)	50
Pecorella Gaetano (FI), <i>Relatore</i>	41		
Tortoli Roberto, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	41		

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
 Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

La seduta comincia alle 15,35.

La Camera approva il processo verbale della seduta del 7 febbraio 2005.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono cinquantacinque.

Discussione del disegno di legge S. 2557: Riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (approvato dal Senato) (5197 ed abbinate).

PRESIDENTE avverte che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è riprodotto in calce al calendario dei lavori dell'Assemblea.

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, osserva che il disegno di legge in discussione, già approvato dal Senato, di cui richiama gli aspetti salienti, è opportunamente volto a garantire, in linea con i principi comunitari vigenti in materia, la liberalizzazione e la razionalizzazione del settore dell'autotrasporto di persone e cose; ricorda inoltre che sul provvedimento, del quale auspica la sollecita approvazione, si è registrato un ampio consenso parlamentare.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

RENZO LUSETTI, nel condividere l'opportunità di razionalizzare il settore dell'autotrasporto di persone e cose, lamenta tuttavia l'eccessiva genericità delle materie oggetto della delega legislativa che si propone di conferire al Governo, nonché dei principi e criteri direttivi previsti per il suo esercizio; nell'invitare, quindi, l'Esecutivo e la maggioranza ad assumere un atteggiamento improntato a disponibilità nei confronti degli emendamenti presentati dalla sua parte politica, ritiene che nel provvedimento in discussione si possano ravvisare significativi elementi di criticità, anche sotto il profilo della coerenza con l'ordinamento europeo. Paventa, in particolare, i rischi connessi ad una liberalizzazione indiscriminata del sistema tariffario dei servizi di autotrasporto di merci, che dovrebbe essere in linea con gli indirizzi contenuti nel Piano generale dei trasporti e della logistica.

ANDREA GIBELLI osserva che il disegno di legge in discussione – del quale auspica la sollecita approvazione – rappresenta la sintesi di un lungo e proficuo confronto con i rappresentanti del settore dell'autotrasporto e reca disposizioni volte ad adeguare la normativa nazionale vigente in materia alla disciplina comunitaria, nonché a favorire la liberalizzazione del mercato. Illustrate, quindi, le finalità delle proposte emendative che saranno presentate dalla sua parte politica, richiama la necessità di assicurare una più opportuna razionalizzazione della rete dei trasporti e di garantire un più rigoroso rispetto delle norme sulla sicurezza stradale, segnatamente da parte degli stranieri che conducono automezzi nel territorio nazionale.

FRANCO RAFFALDINI, ricordato che il Piano generale dei trasporti e della logistica predisposto nella scorsa legislatura prevedeva proficui interventi finalizzati a garantire, tra l'altro, la modernizzazione, la compatibilità ambientale e lo sviluppo intermodale del settore, lamenta il carattere approssimativo e contraddittorio delle misure adottate dall'attuale Esecutivo, che non hanno consentito, in particolare, l'effettuazione dei necessari investimenti a favore delle infrastrutture portuali e della sicurezza della rete ferroviaria, accentuando altresì i problemi di competitività che investono il comparto dell'autotrasporto di merci; sottolineata, inoltre, l'esigenza di prevedere la dovuta gradualità nel processo di liberalizzazione di tale settore, rileva che le proposte emendative presentate dalla sua parte politica sono volte ad ampliare l'ambito di intervento delle disposizioni recate dal disegno di legge in discussione, al fine di superarne l'eccessiva genericità.

ANGELO SANZA, nell'esprimere apprezzamento per il particolare impegno profuso dal sottosegretario Uggè, ritiene che l'esercizio della delega legislativa conferita all'Esecutivo possa opportunamente essere preceduto da un aperto confronto con parti sociali ed operatori del settore; nel condividere, inoltre, la scelta di passare dal regime concessorio a quello autorizzativo relativamente alla disciplina dei servizi automobilistici di persone, manifesta un orientamento favorevole ai principi ispiratori della prospettata liberalizzazione dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi previsti dal disegno di legge in discussione, del quale auspica l'approvazione.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, nel ringraziare i deputati intervenuti ed il rappresentante del Governo per il contributo fornito, auspica la sollecita approvazione del provvedimento in discussione.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, lamentata la disattenzione mostrata dal precedente Governo nei confronti delle esigenze del settore, ricorda gli interventi promossi dall'Esecutivo al fine di avviarne la liberalizzazione e di favorire le imprese di autotrasporto; manifestata disponibilità, inoltre, ad un aperto confronto, auspica che il disegno di legge in discussione, sul quale si registra il consenso della maggioranza delle parti sociali interessate, sia approvato nel testo trasmesso dal Senato.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge: Mandato d'arresto europeo (approvata dalla Camera e modificata dal Senato) (4246-B).

PRESIDENTE avverte che lo schema recante la ripartizione dei tempi per la discussione sulle linee generali è riprodotto in calce al calendario dei lavori dell'Assemblea.

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

GAETANO PECORELLA, *Relatore*, osserva che la proposta di legge in discussione è volta a recepire nell'ordinamento interno la decisione quadro del Consiglio dell'Unione europea relativa al mandato di arresto europeo ed alle procedure di consegna tra gli Stati membri, illustra le modifiche apportate al provvedimento nel corso dell'*iter* al Senato, rilevando che non è stato stravolto l'impianto normativo del testo già esaminato in prima lettura dalla Camera; auspica quindi la sollecita approvazione della proposta di legge.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, si associa alle considerazioni svolte dal relatore.

GIOVANNI KESSLER lamenta il ritardo, imputabile al Governo, con il quale

viene recepita la disciplina dettata dalla decisione quadro del Consiglio dell'Unione europea relativamente al mandato di arresto europeo, che dovrebbe contribuire alla creazione di uno spazio giudiziario europeo, senza peraltro conferire più ampi poteri all'ordine giudiziario; osserva tuttavia che la proposta di legge in discussione appare in palese contraddizione con la richiamata decisione quadro ed incompatibile con la vigente disciplina in materia di estradizione. Pur rilevando che il testo è stato per taluni aspetti migliorato nel corso dell'*iter* al Senato, giudica parziali ed assolutamente insufficienti le modifiche apportate; preannunzia pertanto di non poter esprimere voto favorevole.

FEDERICO BRICOLO, giudicato l'istituto del mandato d'arresto europeo di stampo fortemente liberticida, sottolinea, in particolare, le deleterie conseguenze derivanti dalla deroga – prospettata dalla decisione quadro 2002/584/GAI – al principio della doppia incriminabilità, in palese contrasto con i principali valori costituzionalmente garantiti in materia penale; paventato, altresì, il rischio che il previsto reato di razzismo e xenofobia consenta la persecuzione giudiziaria di opinioni non perfettamente *politically correct*, preannunzia che i deputati del gruppo della Lega nord federazione padana esprimeranno voto contrario sul provvedimento in discussione, sebbene il testo originario sia stato modificato in senso migliorativo nel corso dell'*iter* parlamentare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

GIANNICOLA SINISI, osservato che al legislatore nazionale non sarebbe consentito modificare la decisione quadro 2002/584/GAI, ritiene che la disciplina prevista dalla proposta di legge in discussione rappresenti un arretramento rispetto alla vigente normativa internazionale; giudicate, inoltre, infondate le argomentazioni addotte a sostegno dell'ipotesi che l'istituto

del mandato d'arresto europeo si ponga in contrasto con le convenzioni internazionali in materia di diritti umani, sottolinea gli elementi di forte criticità riscontrabili, tra l'altro, nell'articolo 8 del provvedimento in esame.

ERMINIA MAZZONI, ricordato che lo strumento della decisione quadro vincola gli Stati al raggiungimento di un determinato obiettivo pur consentendo loro di scegliere liberamente, per conseguirlo, i modi e le forme più coerenti con i principi che ispirano i rispettivi ordinamenti nazionali, concorda sul fatto che il mancato recepimento della decisione quadro relativa al mandato d'arresto europeo, oltre a sconfiggere gli accordi sottoscritti dall'Italia in ambito internazionale, potrebbe costituire il presupposto per un ricorso alla Corte di giustizia europea. Preannunzia inoltre voto favorevole sulla proposta di legge in discussione, che giudica soddisfacente ed in linea con lo spirito della richiamata decisione quadro.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

GAETANO PECORELLA, *Relatore*, rinvia alle considerazioni svolte nel corso dell'*iter* della proposta di legge in prima lettura.

PRESIDENTE prende atto che il rappresentante del Governo rinuncia alla replica e rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione delle mozioni Violante n. 419 e Antonio Leone n. 422: Politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici.

PRESIDENTE avverte che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è riprodotto in calce al calendario dei lavori dell'Assemblea.

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

VALERIO CALZOLAIO illustra la mozione Violante n. 419, che auspica sia approvata il prossimo 16 febbraio, giorno

in cui è prevista l'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto. Sottolineata, inoltre, l'importanza di contenere l'aumento della temperatura entro un massimo di due gradi e di ridurre sensibilmente le emissioni di gas serra, auspica che il Governo dia seguito agli impegni assunti relativamente al miglioramento dell'efficienza energetica, nel rispetto del Protocollo di Kyoto.

ERMETE REALACCI, nell'associarsi alle considerazioni svolte dal deputato Calzolaio ed all'auspicio che le mozioni in discussione siano poste in votazione nella seduta del 16 febbraio prossimo, invita il Governo ad assumere posizioni coerenti con la strategia delineata in ambito comunitario in materia di cambiamenti climatici; sottolinea inoltre la necessità di adottare iniziative finalizzate a consentire una drastica riduzione delle emissioni inquinanti ed a favorire l'impiego di fonti energetiche rinnovabili, anche in vista del raggiungimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Prende atto che il rappresentante del Governo si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito, che rinvia ad altra seduta.

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

(Vedi resoconto stenografico pag. 49).

Modifica nella denominazione di una componente politica del gruppo parlamentare Misto.

(Vedi resoconto stenografico pag. 49).

Modifica nella composizione di un gruppo parlamentare.

(Vedi resoconto stenografico pag. 49).

Annuncio dell'esercizio temporaneo delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato, ai sensi dell'articolo 86, primo comma, della Costituzione.

(Vedi resoconto stenografico pag. 49).

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Martedì 15 febbraio 2005, alle 10.

(Vedi resoconto stenografico pag. 49).

La seduta termina alle 19,40.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

La seduta comincia alle 15,35.

ELENA EMMA CORDONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 7 febbraio 2005.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Aprea, Armosino, Baccini, Baldi, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Giovanni Bianchi, Bono, Bova, Buon-tempo, Buttiglione, Cicu, Gianfranco Conte, Contento, Delfino, Dell'Elce, Di Teodoro, Dozzo, Fini, Frigato, Galati, Gasparri, Landi di Chiavenna, Manzini, Maroni, Martinat, Martusciello, Marzano, Matteoli, Micciché, Possa, Prestigiacomo, Ramponi, Guido Giuseppe Rossi, Rosso, Saponara, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sospiri, Spini, Stefani, Strano, Tanzilli, Tremaglia, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge S. 2557: Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di

persone e cose (Approvato dal Senato (5197); e delle abbinare proposte di legge: Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri (1571-4876-5341) (ore 15,40).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose; e delle abbinare proposte di legge di iniziativa dei deputati Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 5197)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Pezzella, ha facoltà di svolgere la relazione.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Assemblea avvia oggi, dopo cinque mesi di esame in Commissione, la discussione del disegno di legge n. 5197, recante delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose, già approvato dal Senato nella seduta del 29 luglio 2004, cui sono abbinare le proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341.

Prima di passare all'illustrazione dell'articolato, rilevo che l'approvazione del provvedimento al nostro esame rappresenta per il settore dell'autotrasporto — considerati, in particolare, l'ampio ventaglio di consensi ottenuto e la rapidità dei tempi — un passo determinante verso quella liberalizzazione del sistema che l'Europa richiede per la reale competitività del mercato e della mobilità delle cose e delle persone.

I cardini dell'impianto normativo del provvedimento di delega sono: relativamente all'autotrasporto di cose, il definitivo superamento del sistema tariffario, che lascia più ampi margini alla contrattazione tra le parti, consentendo alle imprese della domanda e dell'offerta di operare in una logica di mercato; relativamente all'autotrasporto di persone, la possibilità di esercitare le linee non solo in regime di concessione, ma anche con una semplice autorizzazione, il che consente di puntare su operatori molto specializzati, in grado di migliorare la nostra capacità di penetrazione anche sui mercati internazionali, valorizzando soprattutto il settore del turismo.

Relativamente alla revisione delle strutture organizzative pubbliche del sistema dell'autotrasporto, l'orientamento è rivolto ad una crescente specializzazione, onde mettere a disposizione del settore organismi capaci di offrire risposte immediate alle esigenze degli operatori.

Ricordo che l'articolo 1 del disegno di legge in esame reca una delega al Governo per l'adozione di uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, attività di autotrasporto di merci e organizzazione e funzioni delle strutture degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci. Il termine per l'esercizio della delega principale è stabilito in mesi sei dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame. Entro due anni dallo stesso termine, il Governo può adottare ulteriori decreti legislativi, con fini integrativi o correttivi. I decreti legislativi sono adottati tutti su proposta

del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive. Sugli schemi dei decreti saranno chiamate ad esprimere il parere le competenti Commissioni parlamentari.

L'articolo 2 definisce i principi e criteri direttivi cui devono uniformarsi i decreti legislativi.

In particolare, il Governo è chiamato ad assicurare: il riordino delle normative e il loro adeguamento alla disciplina comunitaria, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale, nonché la concorrenza tra le imprese operanti nell'autotrasporto, sia in quello delle merci sia in quello dei viaggiatori; la sicurezza della circolazione stradale e la sicurezza sociale; il coordinamento tra le disposizioni in materia di qualificazione dei conducenti dei veicoli di cui alla direttiva CE n. 59 del 2003 e il sistema sanzionatorio della patente a punti di cui all'articolo 126-*bis* del nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive modificazioni). Al riguardo, va ricordato che la delega per l'attuazione, mediante decreto legislativo, della predetta direttiva è contenuta nel disegno di legge comunitaria per il 2004, attualmente all'esame in seconda lettura al Senato, ed in sede attuativa si provvederà — come evidenziato anche dalla XIV Commissione nel proprio parere — a coordinare le due disposizioni in maniera uniforme.

Oltre ai principi e ai criteri direttivi fin qui descritti — che hanno carattere generale, essendo validi per tutte le materie oggetto della delega — il provvedimento in discussione prevede principi e criteri direttivi specifici, riferiti alle singole materie.

In particolare, nella materia dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, il Governo deve assicurare: l'eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dall'attuale regime concessorio — disciplinato, in sostanza, dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 369 del 1994 — ad un regime autorizzativo; l'introduzione di parametri intesi

ad elevare gli *standard* di sicurezza e di qualità dei servizi; il riordino dei servizi esistenti, nel rispetto delle competenze territoriali in materia di trasporto pubblico; la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche con l'introduzione di sanzioni amministrative a carico delle imprese in caso di perdita dei requisiti per l'esercizio dei servizi o — a quanto sembra — di mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione per gli adempimenti formali di carattere documentale. In proposito, giova ricordare che sui servizi automobilistici interregionali lo Stato conserva le funzioni ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, articolo 3, comma 1, lettera c).

In materia di autotrasporto di merci, il Governo è chiamato ad introdurre una liberalizzazione regolata del settore, prevedendo il raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi, assicurando inoltre: il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'autotrasporto delle merci, vale a dire il superamento dell'attuale sistema in base al quale le tariffe massime e minime del servizio sono fissate dal soggetto pubblico; la libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci; la forma scritta dei contratti di trasporto e l'applicazione degli usi e delle consuetudini in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta; la responsabilità del vettore per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare di quelle sul carico dei veicoli, sui tempi di guida e di riposo dei conducenti e sulla velocità massima consentita.

Deve, inoltre, essere prevista la responsabilità, ove accertata, anche del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, che agiscono nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni; e deve prevedersi la nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente

per effetto delle violazioni delle norme sulla circolazione stradale e delle altre di cui si è detto.

Sempre in materia di attività di autotrasporto, il Governo deve, altresì, assicurare: l'individuazione di un sistema di certificazione di qualità per il trasporto su strada delle merci a carattere particolare, come le merci pericolose, le derrate alimentari, i rifiuti industriali e tossici o i prodotti farmaceutici; la possibilità di accordi di diritto privato tra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto e l'introduzione di strumenti che consentano il pieno e puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione.

In proposito, ricordo che attualmente il mercato dell'autotrasporto di merci è disciplinato fondamentalmente dalla legge n. 298 del 1974, che ha istituito l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e che ha previsto il sistema obbligatorio della tariffa a forcilla per i trasporti di merci su strada.

In materia di organizzazione e funzione delle strutture degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, infine, l'Esecutivo deve procedere al riordino e alla razionalizzazione delle strutture e degli organismi operanti nel settore, in particolare prevedendo l'attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto delle funzioni di proposta degli indirizzi e delle strategie di governo del settore, anche in materia di controllo, monitoraggio e studio.

Il Governo, altresì, deve assicurare la riforma del comitato centrale dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, in particolare prevedendo l'attribuzione ad essi anche di compiti di gestione operativa.

La riforma del sistema organizzativo deve avvenire nel rispetto delle professionalità esistenti. Infatti, il riordino si rende necessario a seguito del passaggio alle province, disposto dal decreto legislativo n. 112 del 1998, di alcune funzioni precedentemente svolte dai comitati provinciali e dal comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.

L'articolo 3 del disegno di legge in esame abroga l'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001, che detta una norma di interpretazione autentica dell'ultimo comma dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974. In sostanza, l'articolo 3 è collegato alla scelta del provvedimento in esame di preferire il contratto in forma scritta, come si è visto all'articolo 2, comma 2, lettera b), numeri 4) e 6). Occorre ricordare, infatti, che la legge n. 298 del 1974 prevede che al momento della conclusione del contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi chi effettua il trasporto debba annotare nella copia del contratto da consegnare al committente gli estremi dell'iscrizione all'Albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, da cui risulti il possesso dei requisiti di legge. L'omissione comporta la nullità del contratto.

L'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001, che si intende ora abrogare, stabilisce che la norma suddetta si interpreta nel senso che l'obbligo di annotare i dati sulla copia del contratto di trasporto non implica l'obbligo di utilizzare la forma scritta per il contratto di trasporto e che, pertanto, l'annotazione deve essere fatta — se non è fatta il contratto è nullo — soltanto nel caso in cui le parti abbiano scelto di stipulare il contratto in forma scritta.

Il disegno di legge in esame prevede, quindi, alla luce della abrogazione anzidetta, a dettare una disciplina per la composizione delle controversie, prevedendo la decadenza delle azioni da esercitare e dando alle parti la facoltà di procedere di comune accordo in sede arbitrale. Anche per le azioni legali già in essere alla data di entrata in vigore della presente legge è data facoltà alle parti di ricorrere in sede extragiudiziale.

L'articolo 4, infine, stabilisce che dall'attuazione del provvedimento in esame non devono derivare oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Ciò premesso, va evidenziato come un elemento centrale dello spirito in cui si inquadra il disegno di legge sia quello di attribuire ad organismi quali la Direzione

della motorizzazione civile, la Consulta generale dell'autotrasporto e l'Albo degli autotrasportatori la funzione di strutture in grado di sostenere il grande processo di trasformazione che sta attraversando il settore, mettendole in condizioni di svolgere un ruolo di forte pressione e di modernizzazione, che va orientato verso il raccordo del sistema dei trasporti e della logistica verso nuove frontiere, ovvero verso un sistema funzionalmente integrato di trasporti e logistica, che dà l'esatto concetto di come trasporti e logistica debbano diventare un'unica cultura, espressa da aziende strutturalmente ed organizzativamente capaci di rispondere ai nuovi mercati globali.

I tempi di tale processo stringono e le risposte devono essere immediate e certe, ma senza che con questo il Parlamento abdichi al suo ruolo, che è quello di legiferare con spirito costruttivo e finalizzato. Le aziende di settore, ma anche le imprese manifatturiere, le imprese agricole, le imprese del commercio, hanno necessità di avere operatori competitivi capaci di razionalizzare i loro processi organizzativi per operare offrendo servizi a costi sempre più bassi, qualitativamente efficienti e fortemente competitivi, sia rispetto alle imprese di autotrasporto e logistica dei concorrenti storici dell'Italia, Francia e Germania, sia soprattutto rispetto ai paesi dell'est.

Peraltro, l'impianto normativo, così com'è formulato, lascia la possibilità di un monitoraggio dell'evoluzione dell'assetto delle regole quando dai principi per il riassetto del settore, contenuti nelle leggi in esame, passa ai decreti legislativi di attuazione rispetto alle tre materie oggetto della delega. Al comma 3 dell'articolo 1 è previsto, infatti, che gli schemi dei decreti legislativi siano trasmessi entro sei mesi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso parere entro 30 giorni dalla data di trasmissione dai competenti organi parlamentari.

PRESIDENTE. Onorevole Pezzella, dovrebbe concludere...

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, in verità le considerazioni che sto svolgendo sono particolarmente articolate. Le chiedo pertanto l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo integrale della mia relazione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Pezzella; la Presidenza lo consente sulla base dei consueti criteri.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole relatore, signor sottosegretario, il disegno di legge in esame, pur essendo ispirato dall'intento condivisibile di procedere ad una riorganizzazione del settore dell'autotrasporto di persone e merci, a nostro avviso appare caratterizzato da numerosi limiti sia di natura metodologica, sia di tipo sostanziale.

Per quanto riguarda il metodo — credo non le sfugga, signor sottosegretario, visto che lei stava dall'altra parte della barricata fino a poco tempo fa — il Governo dimostra, ancora una volta, la sua scarsa considerazione nei confronti delle Assemblee rappresentative laddove affida ad una delega amplissima e sostanzialmente priva di adeguati principi e criteri direttivi un tema che investe un settore avente rilevanti implicazioni economiche e sociali. D'altra parte, non è la prima volta che il Governo si comporta così: cito per tutti la delega amplissima sul mercato del lavoro che ha prodotto anche qualche disastro in termini di concretezza nel decreto legislativo delegato.

Purtroppo, tale errore si perpetua anche nel provvedimento in esame. Infatti, l'articolo 1 del disegno di legge contiene la

norma di delega che dovrà concretizzarsi in uno o più decreti nel termine di sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge. La delega ha per oggetto il riassetto normativo dei seguenti ambiti: servizi automobilistici interregionali di competenza statale; attività di autotrasporto e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi; organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

Le tematiche affrontate sono dunque tante ed anche molto ampie. Peraltro, sebbene il testo sia stato ampiamente modificato, nel corso dell'esame in Commissione al Senato, a seguito dell'approvazione di tante proposte emendative presentate dai gruppi di opposizione, dobbiamo constatare che non si è potuto continuare a lavorare con lo stesso spirito costruttivo alla Camera dei deputati, in quanto la maggioranza si è chiusa totalmente, esprimendo incondizionatamente parere contrario su tutte le proposte emendative dell'opposizione. È evidente quindi che non siamo soddisfatti per il trattamento riservato alle nostre proposte emendative; questo lo dico al collega Pezzella, il quale con molto impegno ha svolto la relazione introduttiva di questo dibattito. Per questo motivo, permangono a nostro avviso nel testo ancora numerosi elementi di criticità, che invece avremmo voluto modificare attraverso l'azione emendativa. Tali elementi non ci consentono dunque di mutare il nostro giudizio complessivamente negativo sul provvedimento in esame, anche se non è escluso che il dibattito in Assemblea potrà forse modificare il nostro atteggiamento; vedremo, al riguardo, la disponibilità da parte della maggioranza e del Governo.

Il provvedimento si caratterizza, in primo luogo, per la pluralità e per la genericità degli oggetti della delega — per la verità, lo stesso relatore Pezzella, nella parte finale del suo intervento, mi pare abbia evidenziato tale aspetto —, che presenta un forte impatto sull'intero settore

dell'autotrasporto di persone e cose. L'attuale impianto della delega consente al Governo di intervenire a proprio piacimento in settori molto delicati, in relazione ai quali sarebbe stata doverosa, a mio avviso, una più precisa individuazione delle linee direttrici, lungo le quali si snoderà il riassetto normativo del settore. La volontà del Governo di procedere ad una riforma dei settori interessati, senza alcun tipo di coinvolgimento del Parlamento — lo ha detto l'onorevole Pezzella poco fa — e senza che sul tema si proceda ad una riflessione più approfondita, è confermata dalla possibilità, attribuita al Governo, di emanare comunque i decreti legislativi, anche nel caso in cui le Camere non abbiano espresso il proprio parere nel termine assai ridotto di trenta giorni.

Se volessimo entrare nel merito del provvedimento in discussione, il punto centrale dell'intervento in merito ai servizi automobilistici interregionali di competenza statale è il passaggio dal regime della concessione a quello dell'autorizzazione per l'espletamento del servizio di trasporto di persone. Sebbene possano essere anche condivisibili le finalità di fondo che ispirano tali modifiche (come ad esempio l'eliminazione di eventuali rendite e dei diritti di esclusività connessi con il regime concessorio), il provvedimento non sembra prendere in considerazione il problema, che noi giudichiamo fondamentale, della tutela dell'universalità del servizio di autotrasporto interregionale di persone. Si pensi, ad esempio, ad alcune zone dell'entroterra meridionale — so che il collega Gibelli, eletto nei collegi del nord, non è molto interessato a questo tipo di apprezzamento del Mezzogiorno, ma siccome fa parte di un Governo che ha fatto del Mezzogiorno una sorta di battaglia campale in campagna elettorale, ritengo sia utile fare riferimento a quelle zone dell'entroterra meridionale —, che a causa della loro collocazione geografica sono garantite nei collegamenti con il resto del paese proprio attraverso le autolinee regionali, piuttosto che attraverso altri mezzi di trasporto.

A tale proposito, il disegno di legge in discussione non specifica quali saranno le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni né quali criteri verranno presi in considerazione per riconoscere l'esercizio dell'attività di trasporto di persone e per garantire agli utenti la qualità, la sicurezza e l'efficienza del servizio.

Con riferimento al settore dell'autotrasporto di merci, il provvedimento in esame contiene alcune disposizioni che potrebbero anche essere ritenute necessarie al fine di adeguare il settore agli *standard* europei nonché alla stessa normativa comunitaria in materia di tutela della concorrenza. Mi riferisco, in particolare, alla eliminazione del sistema delle cosiddette tariffe a forcilla (articolo 2).

La tariffa a forcilla può, infatti, essere considerata una misura che ha effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione dei servizi e, in quanto tale, potrebbe sollevare problemi di compatibilità con la disciplina comunitaria. Tuttavia, proprio per tale ragione, è opportuno un suo rapido superamento, anche perché quelle regole non hanno garantito qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada.

Quindi, da un lato, è giusto superare il sistema delle tariffe a forcilla, ma, dall'altro, non riteniamo che una liberalizzazione selvaggia, *sic et simpliciter*, del sistema tariffario produca di per sé, essendo priva di qualsiasi orientamento pubblico rispetto a comportamenti sostenibili, virtuosi e sicuri, politiche positive per l'intera collettività, inclusi gli autotrasportatori.

Chiediamo tariffe coerenti con le indicazioni del Piano generale dei trasporti e della logistica, allegato come documento tecnico al decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001. Cito una data che è antecedente alle elezioni politiche (quindi, è evidente che si tratta del Piano generale dei trasporti e della logistica del ministro Bersani, del Governo dell'Ulivo); non lo faccio per motivi di campagna elettorale, perché stiamo discutendo un provvedimento che è nell'interesse del paese. Capisco che la maggioranza di oggi, l'opposizione di allora, possa

in qualche modo non condividere questo piano dei trasporti, ma chiedo al Governo Berlusconi (lei ancora non ne faceva parte, signor sottosegretario), al Governo di destra che sta governando questo paese, il motivo per cui non si sia ancora dotato di un nuovo piano dei trasporti e della logistica se non condivide quello precedente.

La cosa peggiore, a mio avviso, è l'assenza totale di una strategia e di una politica dei trasporti entro cui collocare non solo la politica delle infrastrutture, ma anche quella di liberalizzazione e riassetto dell'autotrasporto. Questo Governo, in particolare, ha condotto una battaglia sulla liberalizzazione dei servizi che non si è manifestata in Parlamento; anzi, abbiamo assistito a cose molto dubbie sotto questo profilo. Mi aspettavo qualcosa di diverso da un Governo di destra che aveva promesso la liberalizzazione per tutto e per tutti, ma che, in realtà, non ha fatto niente. Voglio altresì ricordare che un'altra parte del provvedimento ripropone, credo in maniera troppo debole, il tema della responsabilità condivisa e accertata tra committente e vettore.

Nella situazione attuale, che il provvedimento non corregge a sufficienza, vi sono responsabilità scaricate sull'autotrasportatore, il quale sottoscrive contratti, spesso anche orali, già sapendo che non rispetterà i turni di guida e di riposo perché gli vengono chiesti tempi di consegna delle merci talmente rapidi che, rispettando i limiti di velocità e i turni di guida e di riposo, non sarebbe in grado di garantire. Si tratta, quindi, di un sistema imprenditoriale di distribuzione delle merci e di rifornimento dei magazzini che viene sostanzialmente scaricato sull'autotrasportatore, che deve fare i salti mortali — e anche di più — per rispettare i tempi di consegna. Parlo di situazioni a lei note, sottosegretario Uggè.

Crediamo, pertanto, che i correttivi che vorremmo introdurre al sistema tariffario andrebbero nella direzione di una migliore condivisione delle responsabilità tra vettore e committente.

Chiediamo, inoltre, un sistema tariffario specifico per le merci pericolose, tale

che la tariffa cresca in modo esponenziale rispetto alle distanze percorse. Una legge tedesca vigente incentiva il trasporto merci pericolose su ferrovia, fino ad arrivare ad un divieto per percorsi superiori a 200 chilometri, nel qual caso la merce pericolosa deve essere obbligatoriamente trasferita su ferrovia.

Un altro modo per ottenere un risultato simile è quello di scoraggiare il sistema di trasporto merci su strada, almeno per quanto riguarda le merci pericolose, introducendo un sistema tariffario che — appunto — scoraggi la percorrenza delle merci su strada per lunghe distanze, sempre puntando sull'obiettivo finale.

Per quanto riguarda il tema del disincentivo del viaggio di ritorno a vuoto, forse molti colleghi non sanno che, secondo una precisa stima, circa il 40 per cento dei TIR in circolazione sulle nostre strade viaggia a vuoto. Infatti, non avendo predisposto l'Agenzia nazionale per la logistica — come previsto dal piano generale dei trasporti predisposto dal ministro Bersani, vale a dire dal Governo dell'Ulivo —, ogni piccolo autotrasportatore agisce in proprio, sordoordinato dalle altre realtà produttive e quindi, in qualche modo, si « autosfrutta » in modo insufficiente perché effettua viaggi di andata a pieno carico e viaggi di ritorno quasi sempre senza merci.

Questo problema di inefficienza del sistema comporta emissioni inquinanti aggiuntive — veniamo tutti dalla « domenica di passione » in cui le amministrazioni di molte città sono state costrette a proibire il traffico per l'inquinamento atmosferico — ed alimenta una domanda per infrastrutture che vengono utilizzate per TIR che viaggiano spesso a vuoto.

A nostro avviso, il sistema tariffario dovrebbe avere una particolare attenzione alla distribuzione delle merci in ambito urbano, perché, in base a studi effettuati, nel nostre città circa il 25 per cento del traffico complessivo è rappresentato dal traffico di merci e non di passeggeri, al quale solo occasionalmente si dedica attenzione in ordine a processi di riorganizzazione, a centri multifunzionali di distribuzione, all'utilizzo di veicoli a basso im-

patto ambientale, alla promozione del conto terzi, invece del conto proprio, che non ha il problema della sosta.

Quindi, onorevoli colleghi, emerge la necessità di un meccanismo complessivo di riorganizzazione per ridurre la quantità di traffico merci nelle nostre realtà urbane, soprattutto in certi orari di congestione del traffico, per garantire la sostenibilità e la riduzione delle emissioni inquinanti. Tale meccanismo, per promuovere comportamenti virtuosi e per sostenere le nostre amministrazioni locali che stanno faticosamente predisponendo i piani in tal senso, ovviamente d'intesa con il mondo dell'autotrasporto e del commercio — ossia con i protagonisti del settore — ha però bisogno di un sistema tariffario.

Per quanto riguarda l'organizzazione e le funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, l'esigenza di procedere ad un riordino delle strutture operanti nel settore dell'autotrasporto si giustifica alla luce del passaggio alle amministrazioni provinciali, con il decreto legislativo n. 112 del 1998, di una pluralità di funzioni relative alla tenuta degli albi provinciali degli autotrasportatori. Ma, anche in questo caso, il Governo non chiarisce in modo sufficiente le modalità e i contenuti della riforma. In particolare, non viene preso in adeguata considerazione il profilo del riparto delle competenze tra Stato e regioni, sussistente nella materia di « grandi reti di trasporto e di navigazione », di cui all'articolo 117, terzo comma, della Costituzione.

Non vi è dubbio, infatti, che, ai sensi del nuovo Titolo V della Costituzione, la materia del trasporto delle merci su gomma, ad eccezione degli aspetti che riguardano la tutela della concorrenza e che come tali rientrano nell'esclusiva competenza statale, debba trovare spazio anche nell'ambito delle competenze legislative concorrenti delle regioni.

Infine, quanto ai profili comunitari emergenti dal trasporto di persone e di merci, sarebbe auspicabile che il Governo, nella sua ansia riformatrice — anche se si tratta di un Governo di destra — tenesse in

maggior considerazione la disciplina comunitaria relativa alla tutela dei lavoratori che effettuano operazioni di autotrasporto e il riconoscimento delle qualifiche professionali dei trasportatori. Si tratta di una considerazione che ho sempre svolto al sottosegretario Uggè, conoscitore della materia perché in precedenza si trovava sempre dall'altra parte.

Onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, per le ragioni sopra esposte il gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, sebbene riconosca l'enorme importanza del provvedimento, reputa le scelte del Governo e il suo operato molto deboli politicamente. Soprattutto, li consideriamo privi di una strategia di lungo periodo e non idonei a recepire ed interpretare correttamente le istanze di modernizzazione che pure vengono da questo delicato e rilevante settore dell'economia nazionale.

In tale sede non esprimiamo il nostro parere perché comunque ci aspettiamo disponibilità da parte del Governo e della maggioranza a valutare con attenzione i nostri emendamenti. Come sa il Presidente, essi non sono molto numerosi. Il Governo ne ha già preso conoscenza e non si tratta di proposte emendative ostruzionistiche, come qualche volta viene affermato. Al contrario, si tratta di emendamenti che tendono a migliorare il provvedimento e ad indirizzarlo verso quel percorso di effettiva modernizzazione di cui ha bisogno il nostro paese.

È, altresì, evidente che se il Governo e la maggioranza indirizzeranno nei confronti dell'opposizione segnali di disponibilità rispetto ai problemi posti, saremo comunque aperti a rivedere il nostro atteggiamento. Se, invece, non dovesse cambiare nulla, saremo costretti a rimarcare il giudizio negativo che abbiamo non solo sul provvedimento in oggetto, ma sull'intera politica del Governo e della maggioranza che lo sostiene.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, signor sottosegretario, il provvedimento in

oggetto — al di là delle considerazioni svolte dall'onorevole Lusetti — non è il punto di partenza di un processo di riforma, ma quello terminale di una lunga fase di confronto con il settore dell'auto-transporto, rappresentato dalle varie sigle. Tale percorso ha trovato il primo confronto reale e concreto con il Parlamento al Senato. Oggi si vuole evitare la strumentale — voglio proprio usare questa espressione — ripetizione di polemiche; esse, infatti, non sono dovute alla delega né all'accordo con le maggiori sigle di rappresentanza del settore dell'autotrasporto né a quello da ricercare in Parlamento. Pertanto, alla Camera si è fatta la scelta — condivisa anche dal sottoscritto — di procedere in maniera celere verso l'approvazione di questo provvedimento.

Tale percorso è reso necessario, come testimoniato anche dalla presenza di alcuni emendamenti presentati a mia firma da parte del gruppo della Lega, che rendono esplicite talune condizioni comprese nel provvedimento in esame e che hanno rappresentato oggetto di discussione. Tali condizioni saranno contenute in tutti quei decreti attuativi che man mano, attraverso lo strumento in esame, troveranno una puntuale definizione. Ciò al fine di evitare ancora una volta che, dietro la volontà, a mio modo di vedere pretestuosa, di precisazione della delega, vi sia sempre ed incondizionatamente una logica volta a prevedere tutto aprioristicamente. In numerose occasioni la Lega nord, anche nei confronti di questo Governo, ha preteso maggiore precisione nelle leggi delega, ma non in questo caso, non soltanto perché le discussioni svoltesi in Commissione hanno consentito di definire in modo puntuale e concreto i principi e criteri direttivi, ma anche perché tali principi e criteri direttivi sono figli di accordi già in essere con le parti sociali.

La riforma in esame si colloca a distanza di molti anni dall'adozione di strumenti normativi ormai superati. È stato fatto riferimento all'abrogazione delle tariffe a forcilla: si tratta di un passo molto importante, anche per quanto riguarda il passaggio non facile ad un'economia real-

mente di mercato. È una sfida che il Governo di centrodestra deve assolutamente vincere, ma restano all'orizzonte alcune questioni che non posso non precisare.

Quando si fa riferimento al Piano generale dei trasporti e della logistica, adottato nel marzo 2001, occorrerebbe ricordare a tutti che una lettura puntuale di tale strumento non sta a dimostrare altro che una serie di buone intenzioni. Il Piano generale dei trasporti e della logistica predisposto dal ministro Bersani era e rimane un piano di buone intenzioni accademiche: è un buon esercizio per qualche tesi di laurea, ma con poca attinenza con la realtà e le esigenze di questo paese. Il gruppo della Lega nord ha più volte manifestato tale critica. Cito il dibattito legato alla legge obiettivo: da una parte, veniva sottolineata in modo accademico la necessità di reinfrastrutturare il paese; dall'altra, mentre il Governo di centrodestra, con la legge Lunardi, attuava la sua prima riforma, vi era un in aula un'opposizione di tipo strumentale.

Anche in questa circostanza, è importante sottolineare alcuni aspetti fondamentali del provvedimento in esame. Al di là della necessità storica che ho precedentemente indicato, da tempo si richiede l'adeguamento della normativa alla disciplina comunitaria. Vi è stata al riguardo un'ampia discussione al Senato, nonché, per quanto riguarda le modalità attuative, un confronto con le parti interessate. Il principio della concorrenza è stato presentato in numerose occasioni come il termine di paragone ultimo per uno Stato moderno, ma ci si è, di fatto, scontrati con la realtà di un paese costruito su un sistema di trasporti di vecchia concezione, particolarmente parcellizzato ed esposto sia alla concorrenza dei paesi che si sono infrastrutturati e riorganizzati in maniera molto rapida e che fanno parte dell'Unione europea da lungo tempo, sia a quella dei paesi appena entrati nell'Unione europea, come la Lega nord sottolinea da molto tempo.

Perché dico questo? Perché, ascoltando gli operatori del settore, nulla è stato mai

obiettato sulla necessità di favorire la concorrenza, ma sempre, in ogni occasione — ed io ritengo che questo provvedimento vada in tale direzione —, si è rappresentata l'esigenza di individuare una serie di meccanismi che consentissero condizioni di concorrenza leale. Il settore dell'autotrasporto, pur attraversando un momento di crisi e pur dovendo sopportare costi strutturali non in linea con la media europea, vuole accettare la sfida del mercato. Ma è di tutta evidenza che tale sfida non può essere accettata qualora essa provenga da imprese straniere che non rispettano le regole che noi ci stiamo dando. L'aver previsto in questo provvedimento l'individuazione di una serie di elementi che favoriscono i controlli consente al nostro sistema di autotrasporto di accettare questa sfida, evitando che accada quanto avvenuto negli anni passati, prima e durante il Governo di centrosinistra, dove solo a parole è stata posta in evidenza la necessità di liberalizzare il mercato, ma poi, nei fatti, si è posto il settore in una situazione tale da non reggere, per taluni aspetti, la concorrenza dei vettori stranieri, che si presentavano sul nostro mercato senza l'obbligo di rispettare quelle regole che noi oggi cerchiamo di fissare.

In questo provvedimento sono contenuti elementi che ritengo assolutamente importanti e condivisibili; tra questi, l'adeguamento alla normativa europea in tema di concorrenza e di sicurezza. Quest'ultimo aspetto è oggetto di appositi emendamenti che la Lega Nord ha presentato in modo da riproporre in Assemblea la discussione svoltasi con le parti sociali in Commissione.

Mi appresto quindi ad illustrare le nostre proposte, che mi auguro siano valutate dal sottosegretario Uggè con lo stesso spirito che ci ha permesso di lavorare bene in Commissione. Con tali proposte, si intende porre l'accento su alcune necessità che mi auguro vengano recepite.

La prima proposta ha rappresentato per la Lega Nord una battaglia storica; mi riferisco all'introduzione del cosiddetto certificato di abilitazione professionale. Questo certificato è stato oggetto di discus-

sione in occasione dell'esame del provvedimento che aveva ad oggetto la modifica del codice della strada. In quella circostanza, per merito dell'attuale Governo, si sono introdotti meccanismi che consentono di migliorare la sicurezza sulle strade. Come è noto, l'adozione della cosiddetta patente a punti ha consentito, rispetto al passato, di salvare circa il 20 per cento di vite in più; questo rappresenta di per sé un buon motivo per andare avanti in questa direzione. Tuttavia, come già ebbi modo di rilevare durante l'esame di quel provvedimento, non si può porre sullo stesso piano chi, come utenza privata, percorre con la propria auto quindicimila o ventimila chilometri l'anno e chi si trova a dover percorrere, per ragioni di lavoro, centomila o duecentomila chilometri l'anno.

Considerando le esperienze degli altri paesi in questo campo, abbiamo rappresentato (e di questo mi auguro che il sottosegretario Uggè renda testimonianza in sede di replica e in fase di esame degli emendamenti) la necessità di rimodulare la normativa con un provvedimento che consenta di porre su piani diversi funzioni differenti dell'utilizzo della patente. Questo, evidentemente, non deve togliere nulla al rigore previsto in termini di sicurezza stradale; ma occorre, ripeto, porre su piani diversi l'utenza in ordine all'uso che si fa della patente, professionale o privato.

Per quanto riguarda invece gli incentivi, il sottosegretario sa che, abbinata al presente disegno di legge, vi è una proposta « storica » della Lega Nord, che ha sempre ribadito, in ogni occasione, la necessità non solo di favorire veicoli a bassa emissione di idrocarburi, ma anche di razionalizzare la rete infrastrutturale che — voglio precisare — ha trovato il proprio rilancio dopo l'approvazione della « legge obiettivo ».

Molti studi concordano — e tra l'altro nel piano dei trasporti della logistica adottato dal centrosinistra poco si parla di questo aspetto (paradossalmente!) — sul fatto che sarebbe sufficiente oggi razionalizzare la rete dei trasporti per rendere questi ultimi molto più veloci, creando

semplicemente le condizioni per passare, attraverso alcune forme di incentivi, dal trasporto diurno a quello notturno per talune tipologie di merci. Alcuni di questi studi affermano addirittura che, spostando nelle ore notturne soltanto il 15 per cento del traffico pesante, verrebbe meno l'80 per cento degli ingorghi sulle principali arterie infrastrutturali nazionali. Mi riferisco alla tangenziale di Milano, al passante di Mestre, alle tangenziali di Torino, ai valichi e via via, passando per il centro Italia, in particolare al raccordo anulare di Roma, che, purtroppo, risente di quelle tristi cronache giornalieri di ingorghi che non fanno onore ad un paese moderno, il quale, proprio attraverso questi rallentamenti sulla propria rete, fa registrare quel *gap* negativo che non consente alle nostre imprese di consegnare le merci in tempi ragionevolmente brevi.

Si tratta, purtroppo, di un ritardo che abbiamo accumulato in quarant'anni, mentre negli ultimi anni, attraverso l'adozione di quei provvedimenti che hanno reintrodotto gli affidamenti all'alta velocità e all'alta capacità, i lavori sono ripresi ed è merito nostro: la possibilità del trasferimento di parte delle merci sull'alta velocità ferroviaria consentirà al paese di essere realmente moderno.

È notizia di questi ultimi giorni che alcuni lavori sarebbero bloccati: basterebbe percorrere l'autostrada A1 da Piacenza a Milano per rendersi conto di quante persone stiano lavorando all'alta velocità, in quel tratto importante che affianca la principale autostrada del paese, e sarebbe sufficiente guardare l'avanzamento di quei lavori per rendersi conto che, evidentemente, si vuole fare tanta demagogia preelettorale; i fatti, però, sono lì in vista e non c'è bisogno né di *spot* pubblicitari né di articoli sui giornali: basta vedere le opere!

Un altro elemento, che fa parte del pacchetto di emendamenti che ho inteso presentare non per modificare il provvedimento — lo voglio dire — ma per ribadire e precisare le considerazioni che abbiamo svolto, è quello della necessità di utilizzare unità mobili specializzate della polizia lo-

cale, la polizia «stradale»... Mi scuso del *lapsus* poiché vi è anche il trasporto pubblico locale che mi tedia in Commissione e, quindi, mi perdonerà il sottosegretario Uggè.

Dicevo, quindi, della necessità di utilizzare unità mobili specializzate della polizia stradale in modo tale da avere sempre la possibilità di valutare soprattutto vettori stranieri, che, in ogni occasione, si presentano sulle nostre reti infrastrutturali nelle condizioni di marcia non rispettose delle regole che ci siamo dati.

E con ciò ritorno alle questioni iniziali: il nostro sistema vuole accettare la sfida, ma vuole che vi siano regole per tutti. Il nostro sistema, e il provvedimento in esame è nato per questo, ha la necessità che tutti rispettino le regole e che non vi siano situazioni nelle quali, invece, esse vengano rispettate solo dalle nostre aziende di autotrasporto, e ciò anche per una questione di etica del lavoro, che non viene mai citata in Parlamento.

Le nostre aziende vengono continuamente superate da quelle francesi o tedesche, che si sono efficacemente ristrutturata — tocca a noi colmare il divario —, ma anche e soprattutto da aziende di trasporto che non rispettano le regole. Quante volte accade che l'autista di turno metta in conto — in relazione al valore complessivo della merce trasportata — il rischio di vedersi privato della patente o del camion? Questo è inaccettabile per un paese moderno! Sottolineiamo ancora una volta che l'esigenza di disporre di unità di polizia stradale che controllino una serie di parametri sulle autostrade nasce dalla volontà di mettere le nostre imprese al riparo da questo tipo di concorrenza.

L'ultimo aspetto che desidero trattare riguarda un altro tipo di verifica (con riferimento alla quale preannuncio che presenteremo un ordine del giorno di contenuto generico per lasciare la più ampia libertà nella individuazione degli strumenti più idonei): gli operatori del settore, gli autisti, i piccoli padroncini o le grandi e medie imprese di autotrasporto di questo paese hanno sollevato il problema della capacità di molti autisti extracomu-

nitari di condurre un mezzo pesante. Infatti, sui camion vengono messe persone che non sono in condizione di condurli nel pieno rispetto delle regole e, quindi, secondo le modalità che ogni cittadino di questo paese pretende.

Vogliamo che vengano individuati uno o più strumenti che consentano di trattare con il massimo rigore colui il quale viene nel nostro paese per guidare un mezzo pesante e « butta via » la patente: bisogna individuare, con la necessaria fermezza, criteri atti ad evitare che, dopo qualche anno, ritroviamo la stessa persona sulle nostre strade!

In conclusione, ritengo che il disegno di legge in esame, già approvato dal Senato, debba completare l'iter. Continuiamo quel confronto positivo che è stato condotto fino ad oggi con le parti interessate, non in nome della concertazione (termine che al centrodestra non appartiene), ma in nome di un'onesta discussione che ha permesso al disegno di legge in parola di « uscire » dalle aule del Parlamento e di costituire oggetto di dialogo vero degno di un paese moderno.

Il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose va iscritto nel novero delle riforme che, in questi quattro anni di Governo, abbiamo costruito insieme. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, vorrei inserire il discorso sull'auto-transporto in un quadro più generale.

Il sistema dei trasporti, la mobilità e le città sono il sistema nervoso del nostro paese: un paese che si muove sempre, in molti modi, ormai a fatica; un paese che è Europa e Mediterraneo. Guardare seriamente al sistema dei trasporti e della mobilità vuol dire vedere il tramite di relazioni umane, culturali ed economiche, la trama su cui vogliamo corrano relazioni di pace; vuol dire conoscere l'economia, di cui il trasporto è componente essenziale e di cui la logistica è l'allungamento della

catena del valore aggiunto; vuol dire imbattersi nel grande tema della sicurezza (cito, per semplificare, il disastro ecologico al largo della Galizia, la tragedia di Linate, la strage dovuta agli incidenti stradali, il recente disastro di Crevalcore); vuol dire incrociare le città, i luoghi dove si concentrano spostamenti e relazioni, ma anche congestione ed inquinamento, in cui i diritti essenziali sono vissuti simultaneamente, qualche volta in modo contraddittorio (penso al diritto alla mobilità insieme al diritto alla salute e insieme al diritto allo sciopero).

Insomma, guardare al sistema dei trasporti e della mobilità vuol dire introdursi nel grande tema delle libertà.

Il Governo dell'Ulivo aveva dato un'accelerazione ad un processo nuovo, rompendo le inerzie del passato. Aveva iniziato a dipanare i problemi e ad affrontarli in modo organico con una visione di sistema. Oggi, invece, il Governo sta facendo girare il motore a vuoto, con la leva del cambio in folle: il motore si surriscalda, ma la macchina non parte.

Il sistema dei trasporti italiano è vulnerabile, fragile, squilibrato tra le modalità e tra nord e sud. È congestionato su molte direttrici e rischia di non essere sostenibile dall'ambiente. È insicuro ed è segnato da forti vincoli organizzativi e gestionali. Su questa realtà difficilissima, il Governo dell'Ulivo si è misurato ed è intervenuto, perché ha visto con lucidità la possibilità che questo sistema, lasciato a se stesso, si sarebbe tradotto in un freno all'espansione delle aree più avanzate del paese e, insieme, in un fattore di blocco dei processi di sviluppo indispensabili nelle aree più arretrate, oltre che di congestionamento irrimediabile delle aree urbane.

Il difficile lavoro ben impostato aveva, come precise priorità, il mare, la ferrovia, la strada, e insieme, l'intermodalità, la logistica, la capacità di impresa, la concorrenza, l'innovazione tecnologica, la modernizzazione gestionale ed organizzativa, la sostenibilità ambientale, il riequilibrio territoriale, la sicurezza. Il tutto ordinato

secondo i nostri quattro punti cardinali: le città, le reti, l'Europa ed il Mediterraneo.

Queste sono le architravi del Piano generale dei trasporti che non è un'esercitazione accademica — come diceva il collega Gibelli —, ma la legge, frutto di un lungo lavoro e di una visione moderna, innovativa ed europea. Anzi, quando si incontra il Piano generale dei trasporti del ministro Bersani — è un consiglio — bisognerebbe fermarsi perlomeno un minuto, fare un inchino e poi continuare a parlare, perché rimane un punto di riferimento essenziale per il futuro del nostro paese! Il Piano generale dei trasporti ha, come linee guida, il riequilibrio modale e territoriale, l'integrazione dei sistemi di trasporto con i sistemi economici locali, le città, l'Europa, il Mediterraneo. Prevedeva che le opere pubbliche necessarie fossero realizzate velocemente secondo rigorose priorità, con una programmazione legata alla programmazione territoriale, di intesa con Stato, regioni ed enti locali, con la tutela dell'ambiente, la trasparenza degli appalti e la certezza delle risorse. Prevedeva, altresì, che gli investimenti andassero alle nuove opere ed alla riqualificazione di quelle esistenti, alle grandi opere e a quelle minori, con una programmazione ordinaria, con i nodi, con la difesa del suolo e delle reti idriche.

Invece, al Piano generale dei trasporti è stata sostituita da Lunardi una delibera CIPE in cui c'è un approccio approssimativo e contraddittorio fatto di scelte sconcordate, insufficienti e sbagliate. C'è un elenco di 270 opere in gran parte non finanziate, un'insofferenza verso i sindaci (altro che la *devolution*!) e verso la sostenibilità ambientale. Ci sono doppi regimi normativi, modifiche delle regole sulla trasparenza e sulla tutela della concorrenza. Non c'è il trasporto marittimo, non c'è il trasporto aereo, non c'è il trasporto pubblico locale. Non c'è l'autotrasporto. Non c'è la sicurezza stradale. Non ci sono le città. Non c'è l'Europa. Non c'è il Mediterraneo. Non c'è l'Italia! Questo è il punto.

Ma noi non gioiamo, pur essendo all'opposizione, di questa situazione dram-

matica, di quella che un importante quotidiano economico ha definito « un operoso pantano ». Noi non gioiamo di questo, perché il nostro paese nel futuro ha bisogno di infrastrutture.

L'Italia ha bisogno di moderne infrastrutture, e noi chiediamo di aprire nuovi cantieri (non di inaugurare quelli vecchi) e di realizzare le infrastrutture necessarie — condivise — presto e bene. L'Italia è un grande cantiere aperto, attraverso le iniziative dell'Ulivo, non un deserto, come continua a sostenere in modo sbagliato Lunardi, che dice di aver trovato un *ground zero*. È una bugia colossale! In Italia è stato aperto il più grande cantiere europeo, quello dell'alta velocità-alta capacità ferroviaria: venti miliardi di euro! Per i porti sono stati stanziati 3 mila miliardi delle vecchie lire, per gli aeroporti mille miliardi delle vecchie lire, per le metropolitane 21 mila miliardi delle vecchie lire, per il rinnovo delle concessioni autostradali sono stati attivati 18 mila miliardi delle vecchie lire! Questa è la situazione!

Oggi, invece, il Governo Berlusconi, con Lunardi in prima persona, blocca l'attività dei porti; esso, con l'ultima finanziaria, ha bloccato gli investimenti previsti per i porti, che sono i caselli più belli per le autostrade del mare e, contemporaneamente, le tante porte del Mediterraneo; in questo modo si rischia che l'Italia non intercetti più i grandi traffici che vengono dal « *far west* », dalla Cina in particolare; traffici che potrebbero prendere la via dei Balcani o la via di Marsiglia, di Valencia o la via di Rotterdam, senza passare più per l'Italia. Il Governo blocca e mette in ginocchio il trasporto pubblico locale: le nostre città stanno soffocando nella congestione, esso guarda da un'altra parte! Il Governo taglia sulle ferrovie e sulla sicurezza delle ferrovie; non ha ancora compreso la gravissima situazione dell'Alitalia, fa solo chiacchiere; anche in relazione a quel qualcosa che ha fatto, utilizzando i soldi dell'autotrasporto previsto dal Governo dell'Ulivo! Mi riferisco al combinato ferroviario, del quale sentiamo parlare dal 2001. Per fortuna, si è previsto un inter-

vento adesso, nella finanziaria 2005, che probabilmente attiverà le risorse a fine 2005. Cinque anni per mettere a posto una manovra che faciliti il combinato ferroviario! Ha un bel turbo questo Lunardi! A me sembra uno che dorme, invece di fare il ministro!

Questo Governo non è stato ancora capace, al di fuori delle chiacchiere, di cambiare passo per quanto riguarda le reti transeuropee (invece di fare solo grandi discorsi!), lasciate in mano magari alla Francia; non siamo stati capaci di cambiare passo sui valichi, sui corridoi; abbiamo fatto chiacchiere, mentre l'Italia è Europa e Mediterraneo!

Noi proponiamo che sia rimesso in moto un ciclo virtuoso di investimenti, di infrastrutture materiali ed immateriali, che prolunghi senza interruzione quello avviato otto anni fa, perché il ciclo si sta concludendo senza che se ne sia aperto uno nuovo. La convinzione molto forte è che il Governo, in questa fine legislatura, vista anche la grande disillusione degli italiani, cerchi al massimo di cambiare passo su un unico punto, quello della riduzione fiscale, abbandonando gli altri obiettivi prioritari del cosiddetto contratto con gli italiani, sottoscritto nella trasmissione di Vespa. Questo lo dimostrano i dati delle tabelle delle finanziarie passate, l'ultima, in particolare, che mette la situazione dei trasporti e delle infrastrutture da una parte. Si butta il ferro a fondo: speriamo sulle tasse, ma su queste altre cose non ci puntiamo più!

È un errore colossale, perché questo è un sistema che si intreccia strettamente, non solo con la crescita economica del nostro paese, ma con le grandi relazioni europee e mediterranee, che un paese come il nostro deve avere! In questo ambito si pone il problema dell'autotrasporto, in questo scenario generale! Altrimenti noi non lo comprendiamo!

Un settore di trasporto merci su strada che, all'inizio del 2000, ha movimentato un miliardo 232 milioni di tonnellate di prodotti, per un totale di 210 miliardi di tonnellate-chilometro; nel complesso, gli automezzi in conto terzi rispetto a quelli

in conto proprio hanno movimentato il 64 per cento delle tonnellate di merci. Quota che sale all'83,6 per cento, se si considerano le tonnellate-chilometro.

La conseguenza dei ritardi e delle inefficienze infrastrutturali è che l'Italia si è posizionata piuttosto male nelle graduatorie europee di efficienza dell'autotrasporto: è al primo posto per quanto riguarda il costo operativo di esercizio per chilometro; il tempo medio di carico e scarico merci è di tre ore rispetto alle due dell'Europa; la velocità media commerciale è di 50 chilometri all'ora di fronte ai 55 di Germania, Olanda e Francia; in Italia, per percorrere lo stesso numero di chilometri occorrono 2 mila ore di lavoro a fronte delle 1.818 di Germania, Francia e Olanda. Registriamo, dunque, uno svantaggio competitivo di circa il 10 per cento; questo è un secondo pacchetto-quadro in cui inserire il nostro provvedimento.

Qualche giorno fa, si è fatto trapelare — ed è stato pubblicato su un giornale economico — il piano della logistica per strada, ferrovia e mare; su tale testata, si è scritto come la bozza del piano sottolinei i ritardi rispetto agli altri paesi europei e metta in fila i problemi, a volte con dati e stime nuove. Sui valichi alpini, vengono aggiornati i conti sui transiti a fine 2004 e si conferma l'aggravarsi dello squilibrio intermodale; la crescita delle merci trasportate via strada dal 1995 al 2004 è stata del 4,7 per cento per il traffico totale e del 4,2 per cento per il traffico di transito mentre la ferrovia è cresciuta dello 0,7 per cento sull'una e sull'altra direttrice. Soltanto sui valichi austriaci, il treno ha tenuto testa alla strada, aggiornato anche alle previsioni dei maggiori costi sopportati dal sistema Italia per effetto della criticità dei valichi.

Nel 2004, gli esperti calcolano un costo di esercizio per chilometro di 1,307 euro, una velocità commerciale di 50 chilometri all'ora, un maggior costo di 530 milioni di euro. Per il 2010, prevedono un costo di esercizio che salga a 1,459 euro per chilometro e una velocità commerciale di 45 chilometri all'ora — in calo, dunque — mentre a 614 milioni di euro ammonte-

rebbero i maggiori costi per il sistema. Questi sono altri dati nel cui quadro inserire le nostre analisi di contesto.

È un settore che rischia di essere compresso tra entrate modeste e spese consistenti, dove: i margini di profitto sono molto bassi; la domanda ha registrato un calo sostanziale; il confronto con i costi di produzione dei vettori europei è negativo; il costo orario è tra i più alti d'Europa; il valore del fatturato delle imprese italiane è tra i più bassi d'Europa; la velocità commerciale è tra le più basse d'Europa.

Quando si parla di traffico di merci su gomma, solo tra la fine del 2003 ed il 2004 abbiamo avuto una domanda nazionale che è calata, rispettivamente, del 9,4 per cento nel 2003 e dell'11,1 per cento nel 2004; speriamo che questi primi segnali di inversione di tendenza siano un segno positivo per il 2005. Abbiamo un costo-chilometro del trasporto su strada che in Italia è stimato in 1,233 euro rispetto allo 0,951 della Grecia o lo 0,948 della Spagna ed è comunque il più alto di tutti i paesi europei, con un costo orario che, a gennaio del 2003, era attestato, in Italia, a 61,663 euro rispetto al 47,613 in Grecia e allo 54,490 in Austria.

In pratica, se non contabilizziamo i ristori fiscali, le aziende italiane si troverebbero tutte in una condizione di chiusura negativa dell'esercizio.

Guardiamo, a tale proposito, ai valori del fatturato per aziende di pari dimensione. In Italia riscontriamo un fatturato pari a 1,171 euro per chilometro, mentre in Germania tale valore è pari a 1,419 euro, ed in Francia è pari a 1,546 euro. Se al fatturato dovessimo sottrarre i costi, all'Italia rimarrebbe un valore pari a 0,136 euro. Questo è un ulteriore dato del contesto in cui dobbiamo inquadrare il provvedimento in esame.

In Italia vi sono questioni rinviate ed ancora aperte, come, ad esempio, la restituzione del *bonus* fiscale. Siamo di fronte all'aumento del carburante da autotrazione, riguardo al quale non si prevedono enormi recuperi, se non quelli

«limati» previsti nell'ultima legge finanziaria; assistiamo, inoltre, ad un aumento costante dei costi di gestione.

Il comparto è destrutturato, ed è contrattualmente debole nei confronti della committenza. Si tratta di un settore industriale in crisi sia sul versante economico-finanziario, sia come modello di impresa. Esso rischia di non essere competitivo né in Europa, né a livello internazionale, poiché è debilitato dal mercato interno. La debolezza contrattuale, e dunque operativa, delle imprese di autotrasporto si riflette negativamente anche sul trasporto e sulle attività intermodali.

L'attività di intermediazione totale (vale a dire effettuata da soggetti senza alcun veicolo), inoltre, trattiene una percentuale sul fatturato globale che raggiunge livelli enormi, forse vicini al 30 per cento. Si tratta di attività di pura intermediazione, che spesso si «spacciano», impropriamente, come attività di logistica.

Il trasporto con veicoli immatricolati in conto proprio, infine, continua ormai a rappresentare un ostacolo sul versante della congestione stradale, della sicurezza e delle condizioni di mercato.

Per dirigersi verso il cuore del provvedimento al nostro esame, vorrei rilevare che il problema non è più rappresentato dalla sequela dei protocolli. Ogni tanto, infatti, vengono stilati dei protocolli — e lo ritengo giusto, poiché, a nostro avviso, la concertazione rappresenta uno degli elementi essenziali del settore —, tuttavia ad un protocollo non si può far seguire altri protocolli senza andare al cuore dei problemi dell'autotrasporto.

Tale settore, infatti, ha bisogno di una riforma più ampia, e non solo del superamento del sistema dei prezzi amministrati, che riteniamo parziale. Il superamento dei prezzi amministrati, d'altra parte, va realizzato con gradualità e con buon senso. Vorrei ricordare, al riguardo, un'intervista rilasciata, poco tempo fa, dal sottosegretario Uggè quando ancora non ricopriva tale incarico (e dunque, stava dall'altra parte).

Alla domanda su quali punti ritenesse indispensabile giungere ad un accordo con

il Governo per annullare il fermo, egli ne indicò alcuni, ed il primo era rappresentato dalla liberalizzazione progressiva e controllata del settore. Alla domanda che chiedeva se volesse frenare la *deregulation* del settore, egli rispose che voleva, per l'appunto, una liberalizzazione progressiva e controllata, e che occorreva individuare alcune soluzioni in grado di garantire gradualità in ordine sia all'aspetto tariffario, sia all'accesso al mercato. Egli rappresentava, infine, che non voleva che si passasse, da un giorno all'altro, ad una liberalizzazione totale e senza regole del settore dell'autotrasporto. Ebbene, è quanto si prefigge, ad esempio, una delle proposte emendative da noi presentate.

Il disegno di legge di delega si deve inquadrare, a nostro avviso, nell'ambito dei principi generali che ho testè accennato. Si parla certamente di gradualità, di controllo e di sanzioni, tuttavia occorre rilevare che, da solo (e ne siamo tutti consapevoli), il provvedimento in esame non può realizzare la riforma del settore. Questa deve essere accompagnata da altre misure, che non possiamo solo rimandare nel tempo: ad esempio, la regolazione all'accesso al mercato ed alla professione. Cominciamo, fin d'ora, a definire in modo puntuale che cosa fare per non essere costretti a chiedere un'ulteriore deroga, che l'Europa non ci concederebbe più. Pensiamo, poi, al problema della regolamentazione della subvezione, del subappalto, con contratti di servizi di logistica (oggi non vi è limite: vi è solo l'imperverare dell'intermediazione). Al riguardo, fornisco una cifra: posto un valore del trasporto pari a 400 miliardi di euro, di essi 270 miliardi rappresentano le entrate gli autotrasportatori. E il resto? Il resto corre in tutta la « filiera » o in tutti gli spazi che, in termini più semplici, possono essere chiamati di « intermediazione ». Altro che il problema del rapporto tra il costo del prodotto in agricoltura ed il costo dello stesso prodotto al consumatore! Mi sembra che quello che ho richiamato sia un esempio molto calzante. Vo-

gliamo intervenire su tale aspetto? Vogliamo intervenire davvero sulla catena del valore?

Mi pongo una domanda, signor sottosegretario, che non è accademica, che mi inquieta e a cui essa vorrei fosse data una risposta politica: la crisi del comparto dell'autotrasporto è non più solo una crisi di costi? Se, infatti, si trattasse di una crisi solo di costi, la si potrebbe risolvere continuando a disporre benefici sulle accise, sui contributi INAIL, e così via. Ritengo, invece, che si tratti di una crisi di struttura industriale. Quando si è di fronte ad una crisi di struttura industriale, bisogna predisporre una politica che affronti il problema della crisi stessa. Si assiste alla polverizzazione di questo comparto: più di 100 mila imprese, la gran parte delle quali monoveicolari, con il « padroncino » che guida tutto il giorno e che, alla fine del mese, paga la cambiale e, dopo aver finito di pagarla, ne deve fare altre per acquistare un nuovo camion, continuando così per tutta la sua vita.

Se tale è la situazione, due possono essere le scelte da operare: la prima è il mantenimento di tale polverizzazione, di tale situazione di microimprese, purché vi siano grandi organizzatori, società esterne che le regolano, lasciandole piccole e moltiplicandone la frammentarietà.

Altra risposta potrebbe essere quella di strutturare tali imprese, aiutandole ad elevarsi quanto a dimensioni, patrimonializzazione e capacità competitiva. Ritengo che quest'ultima sia la grande scelta verso la quale ci dobbiamo tutti confrontare. Sarebbe la risposta giusta per un settore strategico per il sistema paese quale quello dell'autotrasporto, che ha bisogno di provvedimenti strutturali, organici, affrancandosi dalla politica del sostegno e degli aiuti « a pioggia », che nel momento di transizione servono, ma che certo non aiutano le imprese a vivere del proprio lavoro.

Perché un'impresa non può vivere del proprio lavoro? Questa è la grande, difficile domanda che, nel corso degli anni, è stata posta ed a cui non si è mai data una risposta, e che riproponiamo con forza in questa sede. Si tratta di una risposta che

deve avere spessore, respiro ed il disegno forte di una prospettiva per il futuro, con la capacità di aiutare il mondo dell'autotrasporto ad aumentare la competitività delle imprese nei rapporti con i diversi soggetti della « filiera », di farle crescere anche dal punto di vista della tipologia del servizio offerto.

Non più solo vezione, ma anche servizi logistici integrati, dimensione di impresa, crescita professionale, cultura imprenditoriale, favorendo capacità di investimenti in tecnologia e in ricerca. Credo che questi siano i punti sui quali dobbiamo fondare la nostra azione; altrimenti, con questo disegno di legge delega, rischiamo di affrontare solo uno dei piccoli e tanti problemi e, contemporaneamente, di non farlo bene. Infatti — lei, signor Presidente, può o meno confortarmi al riguardo — ogni legge approvata dal Parlamento che deleghi il Governo ad assumere provvedimenti attraverso decreti attuativi successivi è ricca di indicazioni e di criteri direttivi. Non si tratta di una cambiale in bianco con cui si delega l'esecutivo a fare ciò che crede. Il disegno di legge delega deve essere ricco di tali indicazioni. Ebbene, tutte le nostre proposte emendative vanno proprio ad arricchire il disegno di legge delega in discussione, affinché tale settore si avvii davvero verso una nuova fase.

Peraltro, i nostri emendamenti, a differenza di quelli presentati dall'onorevole Gibelli, sono veri. L'onorevole Gibelli ha affermato di aver presentato una serie di emendamenti, ma non allo scopo di modificare il provvedimento in esame. Tuttavia, non esiste alcun emendamento che non modifichi un provvedimento: è, forse, un urlo alla luna, un grido al buio? È un'altra cosa. I nostri emendamenti, invece, sono volti ad arricchire questo provvedimento, che può diventare importante, qualora gli emendamenti stessi vengano accolti. Altrimenti, si tratta di una normativa troppo vaga.

Può diventare anche un problema di principio quello assunto dal relatore, il quale afferma che il Parlamento potrà dire ciò che vuole, ma non si cambierà una

virgola. Lo ha affermato in Commissione e lo ha ripetuto in questa sede. Allora, cosa stiamo a fare? Siamo qui a svolgere discorsi di quadro? Questi sì che sarebbero discorsi culturali, da mettere da parte in qualche biblioteca! Ma noi qui svolgiamo il nostro ruolo di parlamentari, esercitiamo il nostro ruolo di membri della Camera dei deputati e rappresentiamo, insieme ad altri, milioni e milioni di persone, inclusi i lavoratori che operano nell'ambito dell'autotrasporto e che non si riconoscono appieno in questo disegno di legge delega.

Per tale motivo, non diciamo di bocciare il disegno di legge delega in discussione, bensì di approvare i nostri emendamenti, per arricchirlo ed approfondirlo. Questo è il nostro intento!

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini...

FRANCO RAFFALDINI. Ma può darsi che il suono della campana non verrà, diventando solo un volto ostile, una pacca sulle spalle, con cui ci si dice di fidarci: ma fidarci di chi? Noi conduciamo la nostra battaglia politica; l'abbiamo fatto questa sera, cercando anche di offrire un contesto generale e non fazioso nel quale inserire un provvedimento che riguarda un comparto importantissimo e decisivo del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sottosegretario Uggè, mi dilungherei troppo se confutassi tutte le provocatorie affermazioni del collega Raffaldini, che ha colto questa occasione per discettare su tutto il sistema dei trasporti nel paese, dall'Alitalia ai porti.

Anch'io vorrei invitarlo a fare un inchino, ma non al piano generale dei trasporti dell'allora ministro Bersani; piuttosto, alla legge obiettivo, la sola, a mio avviso, capace di innovare profondamente il sistema delle infrastrutture nel nostro paese.

Ho voluto svolgere queste brevi osservazioni solo per richiamare l'onorevole Raffaldini al fatto che avremo altre occasioni per parlare dei tanti problemi del mondo dei trasporti.

Ora, però, vorrei passare al disegno di legge delega che oggi è all'ordine del giorno della Camera dei deputati. Si tratta di un disegno di legge delega finalizzato a riordinare l'assetto regolamentativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose.

Prima di entrare nel merito dell'articolato, mi sia consentito un breve commento sullo spirito del dibattito che ha accompagnato questo disegno di legge. Vorrei approfittare di questa occasione per esprimere anche l'apprezzamento mio personale e del gruppo di Forza Italia al sottosegretario Uggè, per l'impegno profuso in questi mesi nei due rami del Parlamento.

Gli incontri con il mondo delle imprese e della domanda e dell'offerta, con le associazioni di categoria e con le strutture che governano il settore sono stati — come sappiamo — franchi, articolati e approfonditi, con un comune denominatore: dopo trent'anni era necessario e indispensabile mettere mano ad un impianto di regole ormai diventato obsoleto. Tale impianto non è più in grado di sostenere la complessa dinamica di sviluppo nella quale il settore è chiamato ad operare con rinnovate ed accresciute caratteristiche di efficienza e di competitività. Il tema è difficile, ma devo dire che le prospettive di azione sono stimolanti, perché l'obiettivo è quello di allargare gli orizzonti delle nostre imprese, consentendo loro di raccogliere la sfida di un'Italia che si candida e vuole essere un crocevia di traffico nel Mediterraneo, oltre che una cerniera per saldare l'Europa continentale con l'Europa mediterranea.

Di fronte a questo riposizionamento geo-economico del paese, è necessario porsi con lo stesso spirito e con la stessa forza d'animo degli anni Sessanta, quando i nostri predecessori hanno creato le condizioni per lanciare il paese verso la crescita e lo sviluppo dell'industria e dei

servizi. Questa fase è ormai giunta a maturazione. Ciò che ci viene chiesto oggi è di creare un nuovo impianto normativo più agile, più flessibile, più articolato, più specialistico e più aperto alle logiche del mercato, con l'attenzione e il discernimento che sempre deve accompagnare il lavoro del legislatore, il cui compito è quello di attivare gli strumenti attraverso i quali governare i processi di cambiamento con regole che siano condivise dagli operatori, coerenti con gli obiettivi che si vogliono perseguire e verificate in ordine agli effetti che si determinano sui diversi settori di intervento.

Sulla condivisione delle regole, devo ricordare che ci accingiamo ad approvare un disegno di legge delega, ovvero un impianto normativo che fissa i punti essenziali e i cardini intorno ai quali deve ruotare la nuova legislazione di settore. Ebbene, in questa fase sono state avanzate proposte di affidamento e di integrazione dell'impianto normativo che sono, a mio avviso, da cogliere per una ulteriore riflessione.

Lo ha detto correttamente il collega Gibelli: questo certamente potrà avvenire nella fase successiva del decreto legislativo di attuazione. È in questa seconda fase del lavoro che il dialogo tra gli operatori, le parti sociali e sindacali dovrà svilupparsi in maniera, se possibile, più serrata e costruttiva affinché tale impianto, che noi riteniamo complesso ma organico, veda esplicitata nel dettaglio la definizione puntuale del riassetto che riguarda il nuovo mondo dei trasporti e della logistica.

Oggi — come dicevo prima —, dopo trent'anni, ovvero dopo la legge n. 298 del 1974, abbiamo l'opportunità di segnare una tappa importante per il mondo dei trasporti, che consenta al settore dell'autotrasporto italiano di persone e cose di superare le angustie di confini regolamentativi e di una settorializzazione di comparto che non rispondono più alle realtà dell'economia e del mercato e di configurarne un assetto capace di lanciarlo verso quella liberalizzazione che l'Europa ci chiede e che il mondo produttivo attende

per specializzarsi nei processi, nei prodotti, nei mercati e nelle imprese che lo rappresentano.

Tale richiamo, più volte avanzato nei nostri lavori parlamentari, ormai è al primo posto nell'agenda dei lavori anche di altre istituzioni di questo paese. Mi riferisco al mondo della Confindustria, delle imprese di servizi ed al mondo finanziario e creditizio, che ormai hanno un'assonanza di orientamenti: rilanciare l'economia e la competitività del sistema paese, in particolare nel mondo dei trasporti. Alla base, tutti concordano sul fatto che, per sostenere una logistica efficiente delle imprese oltre ad infrastrutture moderne, al paese, occorrono regole certe per il mercato. Sul fronte delle infrastrutture, con la legge obiettivo il Parlamento ha rilanciato la sfida, che dobbiamo ancora fortemente sostenere per i prossimi anni, di un'accelerazione degli investimenti, mentre per le regole il disegno di legge in esame è il completamento del nuovo processo, che è solo nella fase iniziale.

I due comparti che con questo provvedimento andiamo a regolamentare sono l'autotrasporto di persone e di cose. Per quanto riguarda l'autotrasporto di persone, la legge in materia risale al 1939 ed è ormai giunto il momento di superare la logica della concessione, sostituendola con procedure più snelle e più efficaci per sostenere le richieste che ci vengono da operatori che devono affrontare il mercato internazionale e che necessitano di regole allineate a quelle europee. Richiamo l'attenzione per un attimo su quel grande mercato che è il trasporto internazionale su autobus, fatto di viaggi turistici organizzati, ma anche di servizi di linea che, ad esempio, dall'est dell'Europa ogni giorno portano in Italia migliaia e migliaia di cittadini di quella parte del nostro continente. Le richieste di trasporto su autobus aumentano ogni giorno e si vanno intensificando gli interscambi per motivi sia di lavoro sia di viaggi per il tempo libero.

In tali mercati dobbiamo strutturare al meglio la presenza degli operatori italiani e favorirli. I nostri operatori hanno ormai

costruito un *network*, una rete di collegamento che non è più episodica o fatta di poche relazioni ma, viceversa, da un sistema di collegamenti via via più fitto, che ha bisogno di essere velocemente riordinato per rispondere alle esigenze di una domanda mutevole e di un'offerta che deve varcare le sfide lanciate da altri settori del trasporto. Pensate solo per un attimo alla grande rivoluzione dei prezzi che si sta registrando nel trasporto aereo con le compagnie *low cost*.

Per quanto riguarda l'autotrasporto di cose, le trasformazioni in atto sono sempre più evidenti e sempre più complesse. Al riguardo, rilevano non più la semplice richiesta di un servizio e la relativa disponibilità di offerta, bensì complessi sistemi territoriali, che si vanno trasformando nei loro assetti produttivi e localizzativi e per i quali sono fattori di concorrenza non più semplicemente il prezzo e la distanza, ma anche il fattore tempo per la resa delle merci, che è sempre più legata a nuovi processi produttivi, a diverse logiche di magazzinaggio, di stoccaggio, di qualità del servizio e di affidabilità. Si tratta, insomma, di quel complesso di esigenze che i tecnici hanno sintetizzato nelle sei regole alle quali devono rispondere i nuovi processi di trasporto e della logistica, ai fini di un'economia competitiva. Prima regola: la giusta quantità. Seconda regola: la merce effettivamente richiesta. Terza regola: la destinazione definitiva. Quarta regola: nei tempi richiesti. Quinta regola: secondo la qualità del servizio richiesto. Sesta regola: un prezzo equo.

Ciascuno di questi elementi richiede una disciplina nuova, che è quella di regole capaci di assicurare un processo virtuoso, che possa allungare la catena del valore delle singole prestazioni e consentire di ridurre i costi e di allineare i prezzi dei beni finali, cioè di essere realmente competitivi. Il percorso che stiamo tracciando oggi, con questo nuovo impianto normativo, deve vederci impegnati nei prossimi mesi, per accompagnare la domanda e l'offerta, imboccando con decisione questa nuova strada: ovvero le nuove

regole per il mercato. Non ci sfugge che queste nuove regole devono essere sostenute da un forte impegno del Governo e del Parlamento, così come delle strutture e degli organismi che operano nel settore dell'autotrasporto. Questo è l'ultimo dei tre temi principali che devono essere affrontati dai decreti legislativi. Riteniamo infatti che gli organismi preposti (cioè la Direzione generale della motorizzazione, la Consulta generale dell'autotrasporto e l'Albo degli autotrasportatori), per la grande mole di lavoro che stanno ponendo in campo, per le competenze che essi esprimono e per i ruoli per essi sapranno esercitare, rappresentino il materiale sostegno all'attuazione dei principi del disegno di legge di riforma dell'autotrasporto.

Il nostro auspicio è che negli schemi dei decreti legislativi di attuazione, che saranno sottoposti all'attenzione del Parlamento nei prossimi sei mesi — al riguardo mi appello a lei, sottosegretario Uggè —, sui quali dovremo esprimere il nostro parere, si possano trovare tradotte quelle raccomandazioni che le diverse forze sociali avanzeranno nelle audizioni e che noi, come forza politica di maggioranza, ci impegneremo a ricondurre ad unità e coerenza, nell'ottica di rispondere realmente alle esigenze di nuovi e virtuosi percorsi condivisi.

Infine, occorre sostenere in primo luogo una nuova politica, che aiuti le imprese ad allungare la catena del valore, a recuperare quote di mercato rispetto ai *competitor* esterni e a potenziare la propria offerta, non solo vettoriale ma anche logistica, al servizio del mondo produttivo. Occorre peraltro contenere i costi e migliorare i fatturati, con il supporto di una forte ed incisiva logistica pubblica per tutti i settori, ma in particolare per quelle filiere di eccellenza richiamate nel testo di legge, cioè del farmaco, dell'agroalimentare, dei rifiuti industriali, delle merci pericolose e, aggiungerei, della logistica urbana.

In terzo luogo, occorre allineare il nostro settore alle regole europee nel settore, regolamentare il principio della corresponsabilità e dotarsi di una nuova re-

golamentazione sociale. In quarto luogo, bisogna ottenere questi risultati con il supporto e nell'ottica di una rinnovata tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale, nella consapevolezza che garantire la mobilità di persone e merci sul territorio significa poter contare su un sistema efficiente sia in termini di costi economici sia in termini di costi sociali.

Questi punti ed altri, ne sono certo, troveranno nei decreti legislativi le opportune risposte per sostenere la sfida dell'autotrasporto in Italia ed in Europa. Di tutto ciò noi della maggioranza siamo grati al sottosegretario Uggè per lo sforzo e la competenza messe a disposizione del lavoro legislativo. Pertanto, auspichiamo l'approvazione del testo al nostro esame.

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

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 5197)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Pezzella.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, desidero ringraziare i colleghi che sono intervenuti nel corso della discussione per il lavoro che hanno profuso in Commissione (penso che, al di là delle appartenenze politiche, siamo tutti d'accordo sull'argomento). Mi preme anche sottolineare l'intervento appassionato e di grande capacità del sottosegretario Uggè che ha partecipato, con grande assiduità e competenza, ai nostri lavori, permettendo la conclusione dell'esame del provvedimento in Commissione. Ci auguriamo che lo stesso venga approvato nella seduta di domani.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor

Presidente, vorrei anch'io ringraziare i deputati intervenuti nella discussione per aver affrontato un tema così delicato, complesso e strategico, onorevole Raffaldini, per lo sviluppo dell'economia del paese. Il Governo è certamente consapevole di ciò che è avvenuto nel corso degli ultimi anni.

Dobbiamo partire da un punto fermo: nel 1998 si completò il grande processo di liberalizzazione che avrebbe consentito a tutti gli operatori dei paesi europei in possesso dei requisiti previsti per l'accesso alla professione, di potere liberamente operare all'interno degli spazi dell'Unione europea. Per la verità, non abbiamo assistito (a tale riguardo, viene spesso evocato il mio passato) ad un grande impegno del Governo che, dal 1998 in poi, ha gestito la questione dei trasporti.

Potremmo anche ricordare l'infelice tentativo operato con la legge n. 454 del 1997 proposta dall'allora ministro dei trasporti Burlando, che venne di fatto stravolta e bloccata in sede di Unione europea perché non considerata compatibile con i principi europei. Potremmo anche ricordare le sue osservazioni, onorevole Raffaldini; giustamente, non ha rammentato la conclusione che, purtroppo, causa il nostro Governo, vi è stata sull'orario di lavoro. Oggi le imprese di autotrasporto italiano ed europeo sono costrette a confrontarsi con un limite imposto al livello europeo di 48 ore complessive (tenendo separati i lavoratori dipendenti da quelli autonomi); vi saranno le condizioni perché quel costo orario cui lei faceva riferimento diventerà un elemento di grande criticità per lo sviluppo delle nostre imprese e per la permanenza delle stesse sul mercato internazionale.

Ciò significa creare problemi al trasferimento delle merci prodotte e trasformate in Italia sui mercati europei. Tuttavia, quell'accordo fu stipulato nell'anno 2000 e credo che non debba essere io a ricordare chi governava in quel periodo.

Con l'assenso del Governo italiano, che probabilmente fu costretto ad un accordo a livello europeo, non attuando la procedura che poteva condurre al blocco di

quella proposta di direttiva, di fatto, si sono create le condizioni che, in futuro, costringeranno le nostre imprese a dover affrontare situazioni di grande difficoltà.

Se questa è la situazione, occorre ricordare cosa ha realizzato questo Governo. Innanzitutto, ha cominciato a costruire le strade; come ricordava l'onorevole Gibelli, basta percorrere alcuni tratti autostradali per rendersi conto di come le opere si stiano realizzando. La differenza è che prima le opere si annunciavano, mentre adesso si concretizzano; pensiamo alla Milano-Bologna, alla Milano-Torino e alla Salerno-Reggio Calabria.

Proprio nella fase iniziale del Governo Berlusconi, nel 2002, fu stipulato un protocollo d'intesa — onorevole Raffaldini — che prevedeva forme di liberalizzazione con tutte le associazioni dell'autotrasporto che avrebbero dovuto realizzarsi nel tempo. In effetti, da allora abbiamo avviato un concreto e costante confronto con le associazioni dell'autotrasporto e con le associazioni che rappresentano il mondo della committenza (Confindustria, Confcommercio, mondo dell'artigianato). Abbiamo istituito la Consulta — che qualcuno in passato chiedeva con grande forza e che mai era stata creata —, identificandola con una specie di « parlamentino » all'interno del quale le forze interessate ai problemi del trasporto e della logistica avrebbero dovuto confrontarsi al fine di elaborare insieme le linee per creare le condizioni per lo sviluppo delle imprese italiane di trasporto, di logistica e, quindi, dell'economia del paese. E, proprio all'interno di tale confronto, è emersa la riforma del trasporto merci.

Insieme alle associazioni del trasporto persone, abbiamo discusso ed elaborato la norma che consentirà di superare una legge che risale al 1939, ponendo le nostre imprese nelle medesime condizioni di quelle che operano da tempo a livello europeo. Dunque, abbiamo avviato questa fase di liberalizzazione. Tuttavia, l'accordo prevedeva proprio una fase di liberalizzazione non immediata, ma temporanea, durante la quale le parti avrebbero dovuto trovare la strada migliore.

Vorrei ricordare che i protocolli d'intesa sono due e sono stati entrambi rispettati in tutte le parti sottoscritte con le associazioni degli autotrasportatori, le quali, in diversi documenti pubblici, hanno più volte riconosciuto come il Governo Berlusconi abbia rispettato pienamente i protocolli d'intesa.

Nel protocollo d'intesa del 29 novembre, guarda caso, con riferimento alle regole di accesso al mercato, si è stabilito di creare ulteriori condizioni di rinvio, per consentire che la riforma generale del trasporto nel frattempo potesse realizzarsi.

Anche in questo caso, dobbiamo domandarci come le merci prodotte e trasformate in Italia debbano giungere sui mercati europei. Tre sono le linee lungo le quali intervenire: la riforma dei porti, attualmente in discussione; la riforma dell'autotrasporto; e gli interventi sul trasporto combinato.

Lei ricordava, ahimè, le lungaggini del trasporto combinato ferroviario. Bisognerebbe ricordare a qualche associazione di categoria, che magari continua a girare l'Italia accusando il Governo di non rispettare le intese sottoscritte, che quando si ricorre agli organismi comunitari si apre una procedura che molto spesso rallenta l'approvazione. Il provvedimento relativo al trasporto combinato è rimasto fermo presso le competenti Commissioni europee per oltre un anno. Adesso stiamo attendendo il via libera per gli interventi sul trasporto combinato marittimo.

Vorrei però ricordare che, con le modifiche al codice della strada, che hanno introdotto maggiore controllo e severità per tutti coloro che percorrono le strade e conducono mezzi pesanti, abbiamo di fatto consentito lo spostamento di una significativa quantità di merci dal trasporto su gomma a quello su ferrovia o su mare.

Inoltre, per primi come Governo, abbiamo affrontato la questione della permeabilità alpina con il conseguente danno creato all'economia italiana. Il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro competente hanno sollevato a Bruxelles, con grande forza, la necessità che tale

aspetto venga tenuto in debita considerazione. Poi, magari, si scopre che proprio in quest'aula, alcuni giorni or sono, sulla Convenzione delle Alpi e sul Protocollo trasporti si sono registrati interventi mirati esclusivamente a creare difficoltà nella realizzazione di reti all'interno del sistema alpino. In tal modo, si finisce per penalizzare ulteriormente l'economia italiana. Infatti, non dobbiamo dimenticare che penalizza non solo il mondo dell'autotrasporto, ma l'economia del paese.

Nel disegno di legge in oggetto abbiamo preso in considerazione proprio tali aspetti. Infatti, abbiamo raccolto il consenso di molte delle parti sociali e condiviso gli emendamenti che sono stati presentati e caldeggiati da alcuni settori dell'opposizione, unitamente a gruppi di altre forze politiche d'accordo sul merito e sui contenuti. Inoltre, abbiamo cercato di portare avanti questa grande riforma, che mi auguro possa essere approvata senza modificazioni. Certo, siamo disponibili ad accogliere indicazioni ed inviti, ma crediamo che nel provvedimento in oggetto siano contenute tutte le possibilità per realizzare una seria riforma del mondo dell'autotrasporto.

Quindi, liberalizzazione coniugata con i seguenti principi: principio dei controlli, principio fondamentale della sicurezza, principio della qualità dei servizi. Pertanto, attraverso tali iniziative, daremo sicuramente risposte a chi da tempo attende che il settore dell'autotrasporto sia orientato verso le più significative esperienze a livello europeo.

Allora, non si può accusare il Governo, come ha fatto l'onorevole Lusetti, di disinteresse nei confronti del settore dell'autotrasporto e del trasporto in genere. Si può non essere d'accordo, in quanto si tratta di una posizione rispettabilissima. Tuttavia, l'accusa di disinteresse rivolta ad un Governo che ha affrontato la materia in esame con la presentazione di questo disegno di legge delega, concordato — ripeto — con la gran parte degli operatori e delle loro rappresentanze, non mi pare corrisponda alla realtà.

Ribadisco che siamo disponibili ad accogliere le indicazioni che saranno avanzate, ma vorrei fare riferimento in particolare alle osservazioni svolte dall'onorevole Gibelli, ad esempio in merito al certificato di abilitazione professionale. Ebbene, in più occasioni il Governo ha già avuto modo di esprimersi al riguardo. Tale principio è contenuto nell'atto di recepimento delle direttive europee, e in tal sede è presente la risposta per le imprese di autotrasporto e per i conducenti di mezzi pesanti. Si intende coniugare la professionalità e la comminazione di sanzioni, come la sottrazione di punti dalla patente. Sulle strade devono circolare professionisti in grado di rispettare le norme, garantendo condizioni di sicurezza per tutti. Proseguiremo in tale direzione, e pertanto non posso che condividere la preoccupazione dell'onorevole Gibelli; quindi, ribadisco che il Governo procede su questa strada.

In merito alla questione del trasporto notturno, ricordo che esiste una direttiva emanata dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi. Tale direttiva prevede una differenziazione e una compensazione per i pedaggi autostradali, che introduce per le imprese il concetto di incrementare il trasporto per quanto possibile durante le ore notturne.

Ma anche in tal caso dobbiamo essere chiari: se non vi è una condivisione anche da parte del sistema produttivo e del sistema della commercializzazione, difficilmente riusciremo a dare una risposta concreta su questo aspetto. Tali questioni, all'interno della Consulta, sono esaminate ed affrontate al fine di dare risposte, il più possibile condivise, all'esigenza di una riforma strutturale.

L'onorevole Gibelli ha parlato dei centri di revisione mobili. Ricordo che tali centri, acquistati qualche anno fa, erano « parcheggiati » nelle motorizzazioni e non erano utilizzati per lo scopo per cui erano stati acquistati, vale a dire l'effettuazione dei controlli sulle strade. Ebbene, dopo gli opportuni interventi manutentivi, li abbiamo rimessi in circolazione e nel solo anno 2004 — preciso che le iniziative

hanno avuto concretamente inizio nel mese di marzo, in quanto nei mesi precedenti non abbiamo potuto mettere in circolazione tutti i centri mobili — abbiamo effettuato circa 8.600 interventi di revisione sul territorio nazionale. Si è operato sulla base del principio di pariteticità tra vettori nazionali e vettori esteri, individuando i mezzi che non rispettavano le norme sulla sicurezza ed impedendone la circolazione. Si è dunque trattato di un'importante iniziativa del Governo in favore della sicurezza. Proprio in questi giorni, in collaborazione con le associazioni degli autotrasportatori, abbiamo deciso l'acquisto di ulteriori dieci centri di revisione mobili per poter incrementare la presenza di coloro che debbono garantire che sulle strade i mezzi pesanti, sia che trasportino persone sia che trasportino merci, circolino in condizioni di sicurezza per tutti.

Dunque, l'osservazione al riguardo avanzata dall'onorevole Gibelli mi pare chiaramente condivisa dal Governo, così come quella relativa alla formazione degli autisti. Non v'è dubbio che incentivare tale formazione e creare le condizioni affinché coloro che circolano sulle strade rispondano ai necessari requisiti di preparazione costituisce un obiettivo irrinunciabile, sul quale cercheremo di impegnarci sempre di più, d'intesa con il Parlamento, con il quale vi è un confronto costante e continuo.

È necessario creare le condizioni per un confronto con tutte le parti interessate. Non va infatti dimenticato che la legge n. 298 del 1974, che ha istituito le tariffe a forcella, non ha funzionato perché nacque senza la condivisione delle parti coinvolte. Ebbene, crediamo di aver predisposto un provvedimento che riscuote la sostanziale condivisione di gran parte delle associazioni. È vero che un'associazione, sicuramente rappresentativa, dopo aver condiviso alcuni percorsi, sembra non essere più in sintonia con il provvedimento. Tuttavia, proprio oggi ho ricevuto una lettera da parte di nove associazioni dell'autotrasporto su undici, le quali scrivono ai componenti della Commissione tra-

sporti: vi manifestiamo la nostra più completa condivisione del testo del disegno di legge delega e vi chiediamo, nel rispetto delle prerogative istituzionali del Parlamento, che i contenuti del citato disegno di legge delega non vengano modificati. Non si tratta dunque di una richiesta paternalistica, bensì di una richiesta congiunta di voler realizzare le condizioni perché le prospettive alle quali l'onorevole Raffaldini opportunamente faceva riferimento, con gli sviluppi che si possono realizzare e con le opportunità future, siano conseguite partendo proprio da una riforma del sistema dell'autotrasporto di merci e di persone.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge Kessler ed altri: Disposizioni per conformare il diritto interno alla decisione quadro 2002/584/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri (Approvata dalla Camera e modificata dal Senato) (4246-B)
(I deputati Kessler, Finocchiaro, Bonito, Carboni e Ranieri hanno ritirato la loro sottoscrizione dalla proposta di legge) (ore 17,40).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, già approvata dalla Camera e modificata dal Senato: Kessler ed altri: Disposizioni per conformare il diritto interno alla decisione quadro 2002/584/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri.

***(Discussione sulle linee generali
— A.C. 4246-B)***

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi per la discussione sulle linee generali è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

Avverto, altresì, che la II Commissione (Giustizia) s'intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Pecorella, presidente della II Commissione, ha facoltà di svolgere la relazione.

GAETANO PECORELLA, *Relatore*. La proposta di legge in esame è volta ad attuare nell'ordinamento italiano la decisione quadro del Consiglio dell'Unione europea del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra gli Stati membri. Considerato che il provvedimento viene esaminato in seconda lettura dalla Camera, saranno illustrate unicamente le parti modificate dal Senato rispetto al testo approvato dalla Camera.

In primo luogo, occorre sottolineare che il Senato non ha intaccato la struttura del provvedimento approvato dalla Camera, ma si è limitato a modificare alcune sue disposizioni. Le prime modifiche in esame hanno interessato i commi 1 e 3 dell'articolo 1 del progetto di legge, recante disposizioni di principio e definizioni.

Il comma 1, nel testo approvato dalla Camera, prevedeva che l'attuazione della decisione quadro sul mandato d'arresto europeo dovesse avvenire nel rispetto dei « principi supremi dell'ordinamento costituzionale in tema di diritti fondamentali ». Tale formulazione, oggetto di dibattito nel corso dell'esame in sede referente presso la II Commissione del Senato, è stata da alcuni ritenuta troppo generica, stante il mancato riferimento agli articoli 13 e seguenti e 111 della Costituzione. Si è preferito, pertanto, integrare il testo in esame mediante la previsione di ulteriori limiti entro i quali dare attuazione alla decisione quadro, determinati dalla compatibilità delle norme di recepimento con i principi supremi dell'ordinamento costituzionale in tema di diritti di libertà e del giusto processo.

Nell'ambito del comma 3 dell'articolo 1, sono stati soppressi i riferimenti ad una « adeguata » motivazione, « anche in relazione all'articolo 27, secondo comma, della Costituzione », richiedendosi ora, affinché possa essere data da parte dell'Italia esecuzione al mandato di arresto, che lo stesso sia emesso sulla base di un provvedimento cautelare sottoscritto da un giudice e motivato.

La modifica concernente il comma 3 dell'articolo 4 è frutto di un compromesso tra le posizioni di chi voleva eliminare l'intermediazione del ministro della giustizia tra autorità giudiziarie (la norma prevede, infatti, che spettano al ministro la trasmissione e la ricezione amministrativa dei mandati di arresto europei) e quelle di chi, invece, tale fase intendeva mantenere. Al fine di circoscrivere la discrezionalità del ministro e di garantire la tempestività del suo operato, è stato precisato che questi trasmetta senza indugio all'autorità giudiziaria italiana il mandato d'arresto europeo ricevuto da uno Stato membro (e viceversa).

L'articolo 6 del progetto di legge approvato dalla Camera individua gli elementi informativi che debbono essere contenuti nel mandato d'arresto europeo, prevedendo, al comma 2, che la mancanza di alcuni di essi possa comportare, da parte della corte d'appello competente, la richiesta all'autorità giudiziaria straniera di informazioni suppletive. Tali elementi, elencati al comma 1, consistono nell'indicazione: dell'identità e cittadinanza del ricercato; dei dati dell'autorità giudiziaria emittente; dell'esistenza di una sentenza esecutiva, di un provvedimento cautelare o di ogni altra decisione esecutiva adottata da un giudice che abbia la stessa forza e che rientri nell'ambito applicativo degli articoli 7 e 8; della natura del reato e nella sua qualificazione giuridica. Occorre, inoltre, procedere alla descrizione: delle circostanze della commissione del reato compresi il momento, il luogo e il grado di partecipazione del ricercato; della pena inflitta (nel caso in cui vi sia già una

sentenza), ovvero della pena edittale minima e massima; delle altre conseguenze del reato.

Mediante una modifica del comma 2 dell'articolo 6, sono state ampliate le ipotesi di richiesta di informazioni integrative, nel caso in cui il provvedimento di arresto non contenga tutti gli elementi prescritti: tali informazioni suppletive possono ora riguardare anche l'entità della pena inflitta (nella ipotesi in cui vi sia già una sentenza definitiva), ovvero di quella edittale.

Le novità introdotte nell'ambito del comma 4 del medesimo articolo 6 riguardano i documenti che devono essere allegati dall'autorità giudiziaria al mandato di arresto europeo. Al fine di semplificare il procedimento e di ridurre le incombenze gravanti sulle autorità giudiziarie straniere, non si richiede più che al provvedimento sia necessariamente allegato ogni documento utile al fine degli accertamenti che il giudice italiano deve compiere per verificare se ricorra una delle ipotesi in cui, in base all'articolo 18, può essere rifiutata la consegna del soggetto interessato, ovvero per valutare che siano state rispettate le garanzie di cui all'articolo 19. Qualora, tuttavia, l'autorità giudiziaria italiana intenda effettuare i suddetti accertamenti, può richiedere all'autorità giudiziaria straniera le relative informazioni.

Nell'ambito dell'articolo 9, concernente tra l'altro l'applicabilità delle misure cautelari al ricercato, viene riformulato il comma 6, in cui ora si prevede l'impossibilità di poter disporre di suddette misure in presenza di ragioni che consentano di ritenere sussistenti cause ostative alla consegna.

Il comma 6 dell'articolo 9 del testo approvato dalla Camera dei deputati individuava, invece, come limite all'applicazione della misura cautelare, la sussistenza di cause di giustificazione, di non punibilità, di estinzione del reato ovvero della pena, riproducendo quanto disposto dal vigente comma 2 dell'articolo 273 del codice di procedura penale, norma già applicabile ai sensi del comma 5 dell'articolo in esame.

Dopo il comma 6, è stata, inoltre, aggiunta una disposizione (il comma 7) che, prevedendo l'applicabilità dell'articolo 719 del codice di procedura penale, introduce la possibilità per il procuratore generale presso la Corte d'appello, per l'interessato e per il suo difensore di impugnare, mediante ricorso in Cassazione per violazione di legge, i provvedimenti della medesima Corte d'appello di applicazione di misure cautelari personali.

Analoga disposizione è prevista al comma 8 dell'articolo 35, in relazione agli eventuali provvedimenti cautelari di natura reale: nel testo approvato dalla Camera dei deputati, invece, accanto alla possibilità del ricorso in Cassazione (operante mediante il rinvio all'articolo 325 del codice di procedura penale), si prevedeva anche quella del riesame (articoli 322 e 324 del codice di procedura penale).

Di natura solo formale è la modifica che ha interessato l'articolo 11, comma 1, del progetto esame, in cui il termine «fermo» è stato sostituito con quello, più appropriato, di «provvedimento»; all'articolo 16 è stata aggiunta la previsione di un limite massimo al termine, individuato di volta in volta dall'autorità giudiziaria richiedente, entro il quale lo Stato membro, cui sono domandate informazioni supplementari, deve far pervenire la relativa documentazione. Tale termine non può, infatti, superare i trenta giorni.

Un'ulteriore modifica al testo approvato dalla Camera concerne il comma 4 dell'articolo 17, in cui si stabilisce che, in presenza di sufficienti (anziché gravi) indizi di colpevolezza, la Corte d'appello pronuncia sentenza con cui dispone la consegna della persona ricercata.

Il Senato ha voluto, così, adeguare i requisiti per la consegna dell'indagato alle prassi internazionali in materia di libertà personale tra i paesi che abbiano sottoscritto trattati di estradizione.

All'articolo 18, che disciplina dettagliatamente le ipotesi in cui la Corte d'appello è tenuta a rifiutare la consegna del ricercato, è specificato che deve risultare dagli atti processuali che la sentenza irrevocabile oggetto del mandato d'arresto non è

conseguenza di un processo equo. Inoltre, viene specificato che la consegna del ricercato deve essere rifiutata quando quest'ultimo avesse meno di diciotto anni al momento della commissione di un reato punito con una pena inferiore nel massimo a nove anni.

L'Italia è l'ultimo paese d'Europa che ancora deve dare attuazione alla decisione quadro. Ci si augura che il senso di responsabilità del Parlamento induca ad approvare definitivamente il testo ora sottoposto al nostro esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante di Governo.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo si associa, condividendola totalmente, alla relazione svolta dal relatore.

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

GIOVANNI KESSLER. Signor Presidente, tra qualche giorno, con ogni probabilità, anche l'Italia adotterà una legislazione nazionale di attuazione della decisione quadro del Consiglio dell'Unione europea, del giugno 2002, che istituisce il mandato d'arresto europeo.

Non è questo, lo diciamo subito, per noi dell'opposizione, né per noi del gruppo parlamentare cui appartengo, un motivo di soddisfazione.

Non può essere motivo di soddisfazione per chi, come noi, crede nella costruzione di uno spazio europeo di libertà, di sicurezza e di giustizia, per chi, come noi, crede nella necessità, oggi più che mai, della cooperazione giudiziaria internazionale per combattere il crimine, per chi, come noi, crede ancora nel valore degli impegni presi e della parola data a livello internazionale.

Saremo gli ultimi ad approvare una legge nazionale di attuazione, a distanza di mesi ed anche di anni rispetto a tutti gli altri ventiquattro paesi dell'Unione europea (i quali hanno già recepito nella loro

legislazione nazionale la disciplina della decisione quadro) e ben oltre il limite del 1° gennaio 2004 entro il quale il nostro e tutti gli altri paesi che hanno assunto l'impegno avrebbero dovuto dare applicazione all'anzidetta decisione del Consiglio: nel febbraio del 2005, ancora non abbiamo adempiuto ad un impegno che il nostro paese — che questo Governo — aveva liberamente preso nel 2002, con il conseguente grave discredito per i nostri rapporti internazionali e per la effettiva credibilità dell'attuale Governo sotto il profilo della capacità di dare esecuzione agli impegni presi.

Ciò — sia chiaro — è da addebitare esclusivamente al Governo ed alla sua maggioranza, che nulla hanno fatto, dal giugno del 2002 in poi, per adempiere tempestivamente l'impegno preso in sede di internazionale, tanto è vero che, ancora oggi, la proposta di legge di cui discutiamo è la n. 4246, recante la prima firma del sottoscritto, che noi dell'opposizione ci siamo decisi a portare all'attenzione delle Camere nel luglio del 2003, quando abbiamo capito che il Governo non aveva alcuna intenzione di presentare al Parlamento un suo disegno di legge che applicasse tempestivamente anche in Italia la decisione quadro sul mandato d'arresto europeo. Se ne è discusso in Parlamento soltanto per nostra iniziativa!

Il provvedimento in esame non solo è in ritardo, non solo è l'ultimo in sede di Unione europea (considerando tutti i venticinque paesi membri) ma, come abbiamo già rilevato in occasione della prima lettura alla Camera, contraddice in più punti lo spirito e la lettera della decisione quadro che, invece, il titolo della proposta dice di volere attuare. Ciò avviene per responsabilità di questa maggioranza parlamentare, la quale ha stravolto il testo originario già nel corso della prima lettura alla Camera, al punto tale da costringere noi proponenti a ritirare la nostra sottoscrizione alla proposta di legge e ad esprimere su di essa un voto contrario.

Il mandato d'arresto europeo doveva essere, onorevoli colleghi, lo strumento per facilitare, per rendere più veloce una pro-

cedura (quella dell'estradizione già esistente) che si è dimostrata lunga, complessa, inefficace e, in alcuni casi, anche ingiusta.

Basti pensare agli smisurati tempi di custodia cautelare preventiva che l'istituto dell'estradizione prevede. Basti pensare a casi di vera e propria ingiustizia politica insiti nel concetto di estradizione che dà un potere discrezionale ai governi nel decidere o meno l'estradizione (il riferimento fin troppo facile è a casi dolorosi, anche recenti, come quello della mancata estradizione in Italia di Cesare Battisti).

Il mandato d'arresto europeo doveva sostituire una procedura di estradizione che non era più giustificata tra i paesi dell'Unione europea (tra i quali vi è un vincolo di fiducia reciproca), perché tali paesi hanno aderito alla Convenzione dei diritti dell'uomo ed hanno sottoscritto un Trattato costituzionale.

L'estradizione non è un istituto adeguato ai paesi tra i quali, da tempo, vi è la libera circolazione dei beni e delle persone con l'abbattimento delle frontiere interne. Alla libera circolazione delle persone e dei beni ora deve corrispondere (questo è lo spirito del mandato d'arresto europeo) la libera circolazione delle decisioni giudiziarie nazionali, pena un grave arretramento nel perseguimento del crimine.

Il mandato d'arresto europeo elimina il filtro politico discrezionale della decisione dei governi nazionali, pone tempi certi e brevi alle decisioni sulla consegna dei ricercati agli altri paesi europei (riducendo notevolmente il periodo di detenzione preventiva), assicura garanzie di base per tutte le persone ricercate ed ottiene il risultato di dotare ogni paese di uno strumento moderno per perseguire i criminali e per affermare all'estero la propria pretesa di giustizia nazionale. In questo senso, il mandato d'arresto europeo rappresenta un allargamento di una parte della propria sovranità nazionale. Il mandato d'arresto europeo vuole ottenere questi risultati (è bene ripeterlo anche in questa occasione, perché su questo punto è stata fatta confusione in Parlamento e

fuori del Parlamento, anche in modo strumentale), senza aumentare i poteri di limitazione della libertà dei cittadini da parte dei magistrati. È uno strumento che non aumenta il potere dei magistrati nazionali o internazionali di limitare la libertà dei cittadini.

Il mandato d'arresto europeo e questo provvedimento attuativo — che pure, per tanti versi, non ci piace, come dirò subito — non ampliano la giurisdizione degli ordinamenti giudiziari nazionali. Non è aumentata di un millimetro la competenza di un giudice nazionale di giudicare anche per reati che prima del mandato d'arresto europeo non avrebbe potuto conoscere.

Ogni magistratura rimane competente per i reati per i quali oggi è competente, vale a dire per i reati commessi in casa propria. Il mandato d'arresto europeo non è uno strumento di affermazione di una giurisdizione universale. Dunque, non esistono i rischi (qualcuno strumentalmente li ha voluti paventare) sulla possibilità, per i magistrati stranieri, di perseguire in Italia i reati commessi in Italia da cittadini italiani. Si tratta di una pura strumentalizzazione contro il mandato d'arresto europeo.

Questi obiettivi, che il mandato di arresto europeo si proponeva, sono contraddetti in più punti dalla legge che è stata votata dalla Camera in prima lettura e anche dal testo che ci ritorna, seppure modificato in qualche punto, dal Senato.

Vi è un vizio di fondo del testo che ci perviene dal Senato (che, in realtà, come ho già detto nella precedente discussione alla Camera, si può definire il testo Pecorella, dal nome del relatore della legge, autore della maggior parte degli emendamenti che hanno stravolto il nostro impianto originario): quello di ritenere che ogni richiesta di consegna di un ricercato che arrivi in Italia, comporti, da parte del giudice italiano, un esame dell'ordinamento dello Stato richiedente e perfino del singolo procedimento straniero, al fine di verificarne la corrispondenza con il nostro ordinamento, con i principi costituzionali, addirittura con il nostro modello di processo penale. Ciò è prima di tutto in

contraddizione con la decisione quadro, che non prevede questo tipo di verifiche, alle quali invece i giudici italiani saranno obbligati, in virtù della legge sottoposta al nostro esame; per questa contraddizione con il testo della decisione quadro, potremo essere chiamati a rispondere davanti alla Corte di giustizia europea, quando qualche Stato straniero europeo dovesse vedere rifiutata la sua richiesta dalla magistratura italiana, in base alle norme contenute nel provvedimento (che probabilmente la maggioranza approverà).

Non solo questo principio generale della proposta di legge contraddice la decisione quadro, ma è anche incompatibile con la logica del mutuo riconoscimento tra ordinamenti, come quelli europei, che condividono una comune reciproca fiducia, che possono sì essere differenti, che saranno e sono differenti — perché non vi è e forse non è nemmeno giusto che vi sia un unico ed identico processo penale europeo in ogni Stato —, ma sono ordinamenti che si riconoscono come tutti improntati al principio del rispetto dei diritti umani, della equità e della civiltà giuridica. Ma l'impostazione — che noi contestiamo — della proposta legge di pretesa applicazione della decisione quadro è addirittura incompatibile e non è oggi nemmeno prevista per l'estradizione, vale a dire per la consegna dei ricercati a paesi che sono addirittura anche fuori dalla Comunità europea. Per cui, arriveremo all'assurdo — se e quando questa proposta di legge verrà approvata — che per tutti i nostri *partner* europei chiederemo più condizioni e porremo maggiori difficoltà per la consegna di ricercati rispetto a quelle che poniamo a paesi che, ad esempio, aderiscono alla Convenzione europea sull'estradizione del 1957; paesi come l'Azerbaijan e l'Armenia, ai quali noi, per tanti anni, non abbiamo chiesto, per esempio, che il processo, che ha originato la richiesta pervenuta, fosse un processo conforme al nostro ordinamento processuale.

E continueremo, in futuro, a non porre, a paesi estranei all'Unione, le tante condizioni che invece, paradossalmente, con

l'approvazione di questa proposta di legge, esigeremo nell'ambito della cooperazione giudiziaria con paesi amici, membri dell'Unione europea, Stati alleati con i quali condividiamo addirittura un trattato costituzionale. Ciò, non solo non è conforme alla decisione quadro e alla logica sottostante al principio del mutuo riconoscimento tra paesi amici, ma addirittura è irragionevole, non conforme alla logica che dovrebbe presiedere anche alla redazione delle leggi.

Se non si è convinti; se solo oggi ci si avvede che, per consegnare un detenuto ricercato all'estero, sarebbe necessario espletare tali e tante verifiche, addirittura riguardanti il modello di processo adottato all'estero, ebbene, in tal caso, osserverei come tali problemi dovevano forse essere sollevati già nel 1963 — o negli anni successivi —, quando, con l'approvazione della legge n. 300 del 1963, si è recepita la Convenzione europea di estradizione del 1957. Da allora in poi, infatti, abbiamo continuato tranquillamente a concedere l'extradizione dei detenuti ricercati all'estero senza la richiesta di tutte quelle condizioni che invece, da oggi in avanti, porremo solo per i paesi membri dell'Unione.

Sottolineo il difetto di tale impostazione, peraltro non modificata dall'esame condotto al Senato; impostazione che noi consideriamo errata in radice, una sorta di imperialismo giuridico: per offrire la nostra collaborazione, imponiamo agli altri paesi il nostro processo. Al riguardo, mi riferisco, in particolare, agli articoli 1 e 2 della proposta di legge, laddove si dichiara in più punti, in modo ridondante, che non collaboreremo con gli altri paesi nei casi nei quali non siano rispettati i principi supremi « in tema di diritti di libertà e del giusto processo » (articolo 1) o « i principi e le regole » — le regole, non solo i principi — « contenuti nella Costituzione della Repubblica » concernenti il giusto processo. Sappiamo, a tale riguardo, come l'articolo 111 della Costituzione italiana contenga un elenco di regole, oltre che di principi, molto dettagliato; ottime, per il nostro processo, ma che non possiamo imporre

agli altri *partner* europei come condizione, addirittura, per collaborare con loro. Ciò, infatti, rappresenta una pretesa che non abbiamo mai avanzato in tema di estradizione; una condizione che, appunto, continueremo a non porre a paesi extraeuropei con i quali abbiamo aderito a trattati specifici.

Inoltre, se poniamo tale severissima condizione — che costituisce una forte limitazione —, dobbiamo tenere presente che vige un principio di reciprocità per cui ogni paese europeo potrà a sua volta non procedere all'extradizione a fronte di richieste dello Stato italiano, se il nostro paese non avrà a sua volta adottato un modello di processo analogo, in ipotesi, a quello seguito in Austria o in Finlandia (si pensi, ad esempio, alle regole sulla contumacia o ad altre). In tale guisa, la cooperazione giudiziaria, ovviamente, avrebbe fine; ecco perché abbiamo parlato (e continuiamo a definirla in tali termini) di una legge « truffa ». Una legge che, nel titolo, dichiara di volere attuare, nel nostro ordinamento, la decisione quadro — tra qualche giorno, peraltro, il Governo dichiarerà che, seppure per ultimi, anche noi l'avremo recepita — mentre, in realtà, contraddice la decisione stessa in più punti e ci porterà ad essere inadempienti ed incapaci di cooperare con l'estero.

Si doveva essere più coerenti, colleghi della maggioranza; se la decisione quadro — liberamente assunta dal nostro Governo — non convinceva più, non la si doveva attuare e si doveva mantenere l'attuale sistema dell'extradizione. Invece, se si sostiene di volerla attuare, bisogna almeno farlo con onestà e con coerenza.

Riconosciamo, in particolare, che all'articolo 17, comma 4, non si è insistito (come è stato fatto, invece, in sede di esame da parte della Camera dei deputati) nella sussistenza — addirittura peggiore rispetto a quella delle estradizioni — dei gravi indizi di colpevolezza, che dovevano essere verificati del giudice italiano per poter consegnare il ricercato all'estero, passando, invece, alla formulazione della sussistenza di « sufficienti indizi » di colpevolezza.

Consideriamo un piccolo passo avanti, inoltre, anche la modifica apportata all'articolo 18, comma 1, lettera g), del provvedimento in esame, che limita la discrezionalità del giudice italiano nell'eventuale ricerca di motivi ostativi alla consegna.

Riteniamo altresì un limitato passo avanti la modifica apportata dal Senato all'articolo 6, commi 2 e 4, lettera c), nel quale non si impone più al giudice straniero che domanda la consegna di un ricercato di allegare alla sua richiesta tutti i documenti necessari al giudice italiano, per poter verificare addirittura la corrispondenza tra l'ordinamento straniero e l'ordinamento del giusto processo italiano. Si trattava di una pretesa del tutto assurda e contraddittoria con la decisione quadro, come avevamo già denunciato in sede di esame alla Camera, palesemente impossibile da soddisfare e che avrebbe bloccato la possibilità di dare attuazione, in Italia, alle richieste di consegna provenienti dai paesi europei. Essa è stata convertita, dal Senato della Repubblica, nell'obbligo imposto al giudice straniero di allegare ogni possibile documentazione in grado di soddisfare qualsiasi ipotetica verifica da parte del giudice italiano, nonché in una molto più ragionevole possibilità, per il giudice italiano, di richiedere, se del caso, una documentazione aggiuntiva.

Tuttavia, signor Presidente e onorevoli colleghi, si tratta di miglioramenti molto limitati (anche se taluni concernono parti molto importanti del provvedimento), che, per quanto ci riguarda, si muovono nell'ottica della « riduzione del danno » in alcuni aspetti più eclatanti, che avrebbero bloccato immediatamente l'applicazione dell'istituto in esame a livello internazionale. Essi, tuttavia, non ci inducono a modificare significativamente il nostro atteggiamento nei confronti del provvedimento in esame, che riteniamo sia inadempiente rispetto ad impegni internazionali liberamente assunti dal nostro paese, nonché contrario ai principi di ragionevolezza e di efficace collaborazione a livello internazionale.

Nei prossimi giorni, daremo il nostro contributo nel corso dell'esame dei singoli articoli della proposta di legge; vorrei evidenziare che si tratterà, peraltro, di una discussione molto limitata, poiché, ovviamente, riguarderà esclusivamente le poche modifiche introdotte dal Senato della Repubblica. I limiti di impostazione che abbiamo già denunciato in sede di prima lettura alla Camera, tuttavia, rimangono quasi interamente, e non potranno, per forza di cose, essere corretti nel corso di questa lettura.

Per queste ragioni, preannuncio che non potrà esservi il nostro consenso all'approvazione della proposta di legge in esame, come avremmo voluto se si fosse ragionato, invece, in maniera non ideologica e senza essere spaventati, ad arte, dalla giurisdizione o dai giudici internazionali. Infatti, se si fosse discusso sulle questioni concrete, avremmo potuto sicuramente trovare un accordo tra di noi. Ciò non è avvenuto, e non certo per mancanza di volontà da parte nostra; pertanto, non potrà esserci nemmeno in questa sede, vale a dire nel corso della seconda lettura da parte della Camera, il nostro voto favorevole al provvedimento in esame.

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

FEDERICO BRICOLO. Signor Presidente, la decisione quadro relativa al mandato d'arresto europeo, varata dal Consiglio dell'Unione europea, su proposta della Commissione europea, il 13 giugno 2002, ha suscitato, in numerose persone di provata competenza, gravi perplessità. In autorevoli interventi è stato dimostrato che essa rappresenta un indebolimento molto grave dei diritti civili e democratici di cui attualmente godono i cittadini italiani. Se fosse approvata, non è esagerato affermare che sarebbero messe a rischio le garanzie costituzionali poste attualmente alla base della nostra convivenza civile, aprendo la via a possibilità repressive senza precedenti da parte di autorità lontane, anonime ed impersonali, in pratica incontrollabili. Tali possibilità, nell'ottica europea,

sarebbero giustificate da un rapporto di reciproca fiducia degli Stati membri dell'Unione europea nei rispettivi sistemi giudiziari.

Si tratta di una pretesa chiaramente inaccettabile, sia in termini giuridico-costituzionali sia in termini politici: uno Stato sovrano non può rinunciare — né in casi particolari, né in termini generali — ai diritti di libertà dei propri cittadini, consegnando gli stessi ad autorità straniera senza effettuare alcun controllo sulla fondatezza delle accuse mosse loro e sul tipo di reato loro contestato. D'altronde, questa evidenza è tale che la natura liberticida del mandato di arresto europeo è stata rilevata espressamente non solo dal nostro movimento, ma anche da una serie di intellettuali, scrittori, docenti, professori universitari e giuristi, anche in altri paesi europei. Ciò per far capire come il mandato di arresto europeo sia stato fortemente contestato da alcuni settori del pensiero giuridico.

Il mandato d'arresto europeo espone il cittadino italiano ai rigori di molteplici leggi straniere per fatti che il nostro diritto considera leciti. Questo è il punto di partenza. La relativa decisione — articolo 2, paragrafo 2 —, infatti, abroga espressamente il fondamentale principio della doppia incriminabilità. In forza di tale principio, l'Italia consegna i propri cittadini ad un altro Stato solo se il reato per cui si procede costituisce reato per la legge italiana, e non solo per quella straniera. Grazie a detta abrogazione, dunque, attraverso un sostanziale venir meno del principio di legalità dell'articolo 25 della Costituzione, il cittadino innocente in base ai principi italiani potrà essere incarcerato in forza di 24 legislazioni penali — per il momento, solo 24, ma in futuro molte di più —, a lui sconosciute. È chiaro: in un'ottica più ampia e meno specialistica, nel sistema delineato dalla decisione quadro dell'Unione europea, la libertà di tutti i cittadini appartenenti all'Unione sono esposte ad un pauroso salto nel buio. L'obiezione dei proponenti, secondo cui già esistono convenzioni in cui si prescinde dalla doppia incriminabilità, è di per sé

inaccettabile. Mentre, infatti, oggi, prescindere dalla doppia incriminabilità rappresenta una sporadica e, comunque, gravissima eccezione al principio di legalità, nel sistema conseguente all'euromandato assurgerebbe al rango di anti-principio generale dell'ordinamento.

Il mandato d'arresto europeo vuole offrire la possibilità ad un giudice straniero di arrestare cittadini italiani — magari innocenti — anche per fatti compiuti, in tutto o in parte, in Italia. Esso, infatti, per quanto i proponenti si preoccupino in ogni modo di negare tale imbarazzantissima evidenza, stabilisce che, di massima — articolo 4, comma 1, *incipit*, punto 7, lettera a) —, salvo diversa decisione dell'autorità giudiziaria, che, peraltro, in tal caso è tenuta a motivare il diniego — articolo 17, comma 6 —, il cittadino va consegnato al giudice straniero anche per fatti che si considerano avvenuti, in tutto o in parte, in Italia, in tal modo sostanzialmente abolendo il principio del giudice naturale previsto dall'articolo 25, comma 1, della Costituzione italiana. Correlato al punto precedente, tale principio comporta la conseguenza paradossale che ogni cittadino italiano potrebbe essere arrestato e prelevato da un qualsiasi giudice o pubblico ministero di uno dei paesi europei per ivi rispondere penalmente, in base a leggi a lui ignote, di un fatto lecito compiuto in tutto o in parte in Italia. Si tralascia il caso — chiaramente pretestuoso — di un euromandato spiccato da un giudice straniero contro un cittadino italiano per un fatto lecito commesso integralmente in Italia. Si pensi, di contro, che persino restando in Italia è assolutamente comune mantenere una condotta che vada a prodursi, almeno in parte, sul territorio straniero: tutti coloro che navigano in Internet — per esempio, politici, imprenditori o giornalisti — possono agire, esprimere opinioni ed effettuare operazioni lecite nel nostro paese, ma illecite altrove, i cui effetti — l'effetto è una frazione del reato — si producono almeno in parte all'estero, così sollecitando i minacciosi interessi di questo o di quel magistrato straniero.

Ci è stato detto che le fattispecie criminose per cui è possibile emettere un euro mandato sarebbero 32, ma sono molte di più, se non innumerevoli. L'articolo 2 della decisione quadro definisce le 32 fattispecie di reato che giustificerebbero l'applicazione del mandato di arresto.

Ebbene, la tradizione giuridica europea non può che inorridire di fronte alla grossolanità di chi ha redatto questa normativa. Si individuano 32 tipologie di reato — e non 32 reati —, ovviamente definite in modo talmente vago e generico che i comportamenti più disparati, ben diversi fra di loro e *a priori* non identificabili in base all'articolo 2, potrebbero divenire penalmente perseguibili.

Si tratta di una vera e propria legge sui sospetti, che potrebbe praticamente permettere di perseguire penalmente chiunque, dal padre di famiglia al direttore di una azienda, al giornalista, al politico. Infatti, i crimini sono, ad esempio, così definiti: razzismo e xenofobia (che significa avere paura dello straniero); oppure si parla di criminalità informatica (magari con il possesso casuale di un programma informatico, ad esempio, copiato) o di sabotaggio. E chi ci garantisce che non venga considerata tale, magari, la partecipazione ad uno sciopero?

È chiaro che questi titoli tanto generici permetteranno amplissime possibilità repressive, in quanto potranno essere tradotti in molti e diversi reati nell'ambito del medesimo Stato; reati che, a loro volta, vanno moltiplicati per ben 25 diversi codici penali ed innumerevoli leggi speciali.

Risulta ancora più chiaro, a questo punto, quali siano i rischi connessi alla citata abolizione della doppia incriminabilità. Tralasciando ogni valutazione che non sia di natura giuridica, il caso della scrittrice Oriana Fallaci, processata per ben due volte in Francia, condannata in Svizzera per il noto libro *La rabbia e l'orgoglio* ed oggi denunciata in Italia a causa della sua ultima opera, *La forza della ragione*, dà in definitiva e in concreto un'idea di quale enorme potere

repressivo verrebbe scatenato adottando su scala continentale il mandato di arresto europeo.

Il mandato di arresto europeo si risolve in una semplice consegna dell'accusato, in quanto deve venire eseguito anche se contro quest'ultimo non esiste la minima prova. Infatti, l'indicazione degli indizi di colpevolezza non solo non è prevista (articolo 8), ma è addirittura esclusa dalla documentazione allegata alla decisione, che non concede spazio alcuno ad una, sia pur sommaria, valutazione delle prove a carico dell'accusato. È sufficiente che i giudici o il pubblico ministero straniero indichino i fatti — che potrebbero essere, paradossalmente, perfino inventati — giustificanti la richiesta di consegna dell'accusato. In assenza di motivazione, pertanto, anche l'accusa più infondata e pretestuosa può portare all'arresto e alla traduzione del cittadino italiano in un altro Stato. Viene qui meno, pertanto, la garanzia di cui all'articolo 13 della Costituzione, in base alla quale ogni atto che limiti la libertà dei cittadini deve essere motivato. I proponenti, d'altronde, lo hanno esplicitamente riconosciuto: spetta al giudice straniero — non a quello italiano — valutare se vi sia almeno un *minimum* di prove a carico dell'accusato.

Questa rinuncia ad una valutazione delle prove comporta, inoltre, uno svuotamento di significato dell'articolo 26, primo comma, della stessa Costituzione italiana, perché ad un sistema in cui l'estradizione del cittadino è eccezionale si sostituisce una consegna praticamente automatica dello stesso all'autorità straniera.

L'estradizione differisce dalla consegna, in quanto, mentre la prima comporta la necessità per lo Stato richiedente di motivare le proprie pretese e per lo Stato richiesto di controllare la fondatezza delle prove su cui si basano le accuse mosse all'estradato, la seconda viene invece effettuata senza compiere questi essenziali controlli. Con simili premesse, ogni abuso diventa chiaramente possibile.

Il mandato di arresto europeo toglie praticamente di mezzo la figura dell'avvocato difensore, che, non potendo interlo-

quire sugli indizi di colpevolezza né addurre l'eventuale violazione del principio di doppia incriminabilità, né eccepire il carattere politico del reato (anzi, i reati politici e di opinione, come si vedrà, sono particolarmente nel mirino della proposta europeista), non si capisce cosa ci stia fare. Il suo ruolo, infatti, è talmente ridotto da poter servire solo a gettare polvere negli occhi, facendo credere al pubblico che esiste ancora un diritto alla difesa. Comunque, significativamente, questo simulacro di difensore perde il suo nome programmatico e viene definito, dall'articolo 11, come consulente legale.

Il sequestro dei beni del malcapitato che incappasse nell'euromandato garantisce l'impotenza dell'arrestato, che, spogliato di ogni proprio avere da un magistrato straniero, potrà essere ridotto alla disperazione. Basandosi sul solito principio della reciproca fiducia in materia giudiziaria, il Consiglio, infatti, ha adottato una decisione quadro in materia di blocco dei beni e di sequestro probatorio, in data 22 luglio 2003, che prevede, tra l'altro, il sequestro e la successiva confisca dei beni (articolo 3, comma 1, lettera *b*). Anche qui è espressamente significato che per il sequestro non serve la doppia incriminabilità. Anche qui il giudice italiano non può fare obiezioni di merito e, persino a fronte di un sequestro pretestuoso, deve solo di regola eseguirlo.

Per quali puntuali motivi si dà luogo a confisca? Aperta la strada a una confisca di cui non si conoscono i confini e i reali motivi, è chiaro quali potenzialità repressive si schiudano. A mero titolo di esempio, si pensi che in Italia la famigerata legge Mancino (legge n. 205 del 1993), che non a caso si ispira a modelli repressivi transnazionali contrari alla nostra tradizione giuridica, sanziona l'appartenenza a organizzazioni colpevoli di reati di mera opinione con la confisca anche dell'alloggio del reprobato. È sufficiente che in quell'alloggio si trovino determinati strumenti idonei ad offendere, ad esempio un coltello da cucina. Se il criminale viene giudicato in patria, simili norme pretestuose finalizzate esclusivamente all'anni-

chilimento dell'avversario, vengono sterilizzate o, comunque, rese scarsamente offensive dal controllo dell'opinione pubblica. Esse, tuttavia, diventerebbero pienamente operative se a giudicare fosse un magistrato straniero, svincolato da ogni controllo sociale.

A ciò si aggiunga che in Italia, fortunatamente, previsioni quali quelle della legge Mancino rappresentano un'eccezione. E nel resto d'Europa? Anche questa è una domanda che chiaramente ci dobbiamo porre. Il mandato di arresto europeo, per quanto possa apparire sovversivo delle garanzie giuridiche, non è che il preludio di un sistema automatico di consegna degli accusati e dei condannati a qualsiasi autorità giudiziaria dell'Unione europea per qualsivoglia accusa.

Questo sconvolgente programma, che costituisce un formale impegno per tutti gli Stati che in qualche modo vi aderiscano, è esplicitamente enunciato, pur fra molte proteste del tutto generiche e, quindi, meramente retoriche, in rispetto dei diritti fondamentali dal quinto dei 13 *consideranda* che precedono il testo normativo del mandato di arresto. In esso, infatti, si legge: l'obiettivo dell'Unione di diventare uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia comporta la soppressione dell'estradizione fra gli Stati membri, che deve essere sostituita da un sistema di consegna tra autorità giudiziarie, prevenendo, in conclusione, un sistema di libera circolazione delle decisioni giudiziarie in materia penale.

A questo punto le sovranità nazionali e le libertà civili non esisterebbero più se non sulla carta. L'esecuzione di un mandato di arresto europeo si può risolvere in una vera e propria deportazione. È questa la considerazione che discende con tutta evidenza dai precedenti punti.

Per rendersi conto di quanto essa sia inconfutabile, è sufficiente pensare alla situazione di un cittadino italiano prelevato e trasportato in qualche carcere di un paese straniero, di cui ignora totalmente la lingua, dove non conosce nessuno e nessuno sa chi egli sia e che si preoccupi del suo destino, dove non sa a chi rivolgersi

per la difesa e, se pure gli fosse assegnato un avvocato, né egli lo capirebbe, né l'avvocato capirebbe lui. Le sole difficoltà economiche in cui verrebbe a trovarsi sarebbero di regola sufficienti a precludergli ogni seria speranza di difesa. L'« euro-arrestato », quand'anche in Italia fosse il primo dei penalisti, nulla saprebbe delle leggi del paese nelle cui carceri è detenuto. Presto dimenticato anche nella sua lontanissima patria, rischierebbe di scomparire nell'ignoto.

Alla luce di tutto quanto sin qui esposto, ci si trova in definitiva alla presenza di una sistematica violazione dell'articolo 24, secondo comma, della Costituzione, secondo il quale la difesa è un diritto inviolabile in ogni stato e grado del procedimento, e dell'intero articolo 111 della Costituzione italiana, recentemente riformato all'insegna del giusto processo.

La sola prospettiva di essere sottoposto a simili rischi basterebbe a creare un clima di terrorismo psicologico capace di garantire un controllo pressoché assoluto sulla società civile, così impedendo ogni libertà.

I popoli vengono tenuti all'oscuro della sconvolgente portata del mandato di arresto europeo. Il mandato di arresto verrebbe adottato — in molti paesi è già stato recepito — senza nessun vero dibattito pubblico e nessun coinvolgimento e informazione dei cittadini, con il complice e sospetto silenzio della stampa e dei grandi mezzi di comunicazione.

Vi sono — come chiunque può verificare di persona con poche domande — innumerevoli avvocati, magistrati e addetti alle forze dell'ordine (persone impegnate ad ogni livello nelle più diverse ed anche importanti attività) che non sanno dire nulla di preciso sul contenuto del mandato di arresto europeo.

Il popolo italiano verrebbe scavalcato dalle proposte — di fatto sono più che semplici proposte — di pochi tecnocrati di Bruxelles non eletti dai cittadini, in condizione di omertoso silenzio e di totale manipolazione dell'opinione pubblica.

Prima che il Parlamento si pronunci, occorre che i cittadini sappiano, che si

apra un dibattito pubblico, intenso e franco, e che le persone siano rese edotte dei gravissimi rischi inevitabilmente connessi anche al migliore tipo di adattamento della legge sul mandato di arresto.

Veniamo al punto forse più dolente del mandato di arresto: fra le elasticissime figure di reato punibili è previsto, di fatto, anche il reato di pensiero. Tale aberrazione giuridica è raggiunta dalla diciassettesima fattispecie del già citato articolo 2 (razzismo e xenofobia) in cui qualunque opinione non perfettamente *politically correct* può esporre al rischio della persecuzione giudiziaria. Infatti, in base all'ennesima proposta della decisione quadro della Commissione europea del 28 novembre 2001, articolo 3, primo comma, lettera *a*), si stabilisce che per razzismo e xenofobia debba intendersi il convincimento che la razza, il colore, la discendenza, la religione, i convincimenti, l'origine nazionale e l'origine etnica siano fattori determinanti per nutrire avversione nei confronti di singoli o di gruppi.

Dunque, l'opinione che la religione o le idee siano fattori determinanti per nutrire avversione verso un gruppo giustificherebbe di fatto l'arresto del reo che verrebbe tradotto in un altro paese con conseguenze morali, giuridiche e materiali catastrofiche. Siamo alla più conclamata ed incredibile forma di persecuzione e condanna delle idee e del pensiero. Viene, difatti, criminalizzato il semplice possesso di convincimenti, ovvero di idee o opinioni intime e personali, in nessun modo tradotti in comportamenti aventi effettiva rilevanza penale. La libertà di pensiero e di manifestazione dello stesso (articolo 21 della Costituzione) verrebbe definitivamente sepolta e con lei anche il divieto costituzionale di estradizione dei cittadini italiani per reati politici (articolo 26, comma 2, della Costituzione).

Forcolandia, è stato detto diverse volte. Vediamo le motivazioni che ci spingono a portare avanti in Parlamento una battaglia contro il mandato di arresto europeo anche a fronte di profonde modifiche al testo. Abbiamo sicuramente accolto in modo favorevole tali modifiche. Prima, nel

suo intervento, l'onorevole Kessler contestava le modifiche apportate dal centro-destra al provvedimento in esame che pongono limiti all'assurdità del mandato di arresto stesso. Evidentemente, nel centrosinistra vi è ancora chi crede nelle logiche dei soviet e delle leggi sovietiche contro la libertà di pensiero.

I rimedi trovati rischiano, però, a nostro avviso, di rivelarsi poco efficaci. Con l'approvazione di questa legge, infatti, lo Stato italiano riconosce il valore vincolante dell'accordo sull'arresto europeo aprendo la strada a possibili condanne che potranno in seguito arrivare da parte della Corte di giustizia per il recepimento parziale di una decisione quadro che abbiamo accettato.

Non bisogna, inoltre, tralasciare il ruolo della Costituzione europea che sottrae in modo definitivo enormi settori di potere dalla sovranità nazionale. Purtroppo, il nostro paese ha già ratificato la Costituzione europea. Vi sono grandi discussioni in Francia e, soprattutto, in Inghilterra dove tutti i sondaggi in questo momento danno la sconfitta del referendum sull'approvazione della nuova Costituzione europea. Speriamo che l'Europa che limita la libertà di pensiero, l'Europa delle banche, l'Europa dei poteri forti crolli sotto il voto popolare. Purtroppo, nel nostro paese questo non ci è stato concesso e speriamo negli altri paesi europei.

In ogni caso, non si può tralasciare il ruolo della Costituzione europea che sottrae in modo definitivo enormi settori di potere alle sovranità nazionali che finiranno per esercitare la loro competenza nella misura in cui l'Unione non abbia esercitato la propria, ovvero abbia deciso di non esercitarla. Saremo liberi di fare quello che vogliamo se ciò non confliggerà con le direttive europee. Di fatto, vi è un esproprio di sovranità nazionale che limiterà non solo i poteri di questo Parlamento, ma anche le libertà dei cittadini che vivono nel nostro paese. Soprattutto, quella cooperazione giudiziaria in materia penale, l'individuazione dello spazio comune in materia di libertà, giustizia e sicurezza, impone che si vada verso una

tendenziale omogeneità di trattamento sul piano penale, sostanziale e processuale che non potrà non incidere pesantemente in termini di diritti fondamentali e garanzie costituzionali.

Concludo, Presidente, dicendo che la Lega nord voterà contro questo mandato d'arresto europeo. Il nostro è un «no» convinto in difesa della libertà. Sarà un «no» convinto alla filosofia che lo ispira, nonostante la Commissione giustizia abbia svolto un buon lavoro sul testo, riducendone sicuramente la portata. Tuttavia riteniamo che sia estremamente pericoloso approvarlo, visto che saremo chiamati a risponderne di fronte alla Comunità europea. I tecnocrati europei lo hanno impostato come uno strumento delle dittature, che vuole abolire l'estradiizione e le competenze territoriali della magistratura, instaurando di fatto delle procure globali e stravolgendo la natura della nostra cultura giuridica.

In base al mandato d'arresto europeo, un cittadino italiano può essere processato in un paese straniero per un reato che non è nemmeno previsto nel nostro codice penale. Contestiamo, in particolar modo, l'inserimento dei reati d'opinione, che impediranno di fatto la libera espressione di pensiero dei cittadini. Il mandato d'arresto europeo intende diventare così uno strumento vendicativo nei confronti di chi rifiuta l'ideologia dominante, che è quella di ispirazione illuminista, dei poteri forti, della massoneria, contro i popoli e la loro identità, in nome di un fondamentalismo laico e di un egualitarismo dogmatico, che contestiamo nel modo più assoluto.

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

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI (ore 18,38)

GIANNICOLA SINISI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, indugiamo a parlare del mandato d'arresto europeo e ci confrontiamo su questo tema come se alla base

del confronto vi fosse solo ed esclusivamente una questione che riguarda vicende tecniche e giudiziarie in materia penale. In realtà, per come si è sviluppato il dibattito, è assolutamente scontato che alla radice delle nostre divisioni non c'è soltanto una grande questione nazionale, la questione giustizia, ma ancor prima una grande questione internazionale, che si chiama Europa. Alla base di queste differenze, vi è una diversa concezione dell'Europa, che aleggia in quest'aula, ma che non prende mai forma. Ebbene, intorno a questa diversa concezione dell'Europa vorrei che si potesse svolgere qualche riflessione in questa occasione.

Tale diversa concezione emerge tanto più forte perché le argomentazioni alle quali siamo solitamente abituati — cioè quelle di chi porta in quest'aula una totale ed assoluta sfiducia nei confronti del sistema giudiziario nazionale — diventano invece, quando si parla di mandato d'arresto europeo, addirittura un punto di riferimento invalicabile, una specie di faro, che deve illuminare non soltanto la giustizia italiana, ma quella europea e mondiale. Questa ci sembra una grande incongruenza, perché si piegano le argomentazioni per poter arrivare a definire alcuni principi, nei quali in realtà non si crede affatto. È un esercizio di pura dialettica, un sofisma senza alcun fondamento ragionevole, che fa emergere con tutta evidenza l'incongruenza di fondo, ovvero sia che quando la giustizia non piace la si accusa di ogni terribile danno, quando invece ci serve diventa addirittura un punto di riferimento irrinunciabile.

In verità, questo disegno di legge costituisce un arretramento rispetto all'accordo di Schengen e rispetto alla Convenzione europea di Dublino del 1996, così come costituisce un arretramento rispetto alla stessa disciplina del codice di procedura penale, che si applica fra paesi che non hanno fra loro alcuna convenzione in materia di estradizione.

Su tale aspetto, vorrei sollevare anche un'eccezione di carattere formale che ritengo non sia del tutto priva di fondamento.

La decisione quadro del 2002 non può essere modificata attraverso la nostra legislazione nazionale. Per poter modificare una decisione quadro, onorevoli colleghi, vi sono procedure che valgono all'interno dell'iter formativo della decisione quadro stessa, compresa la possibilità di frapporre alcune riserve che il nostro paese, rispetto a tale decisione quadro, non ha mai opposto, diversamente da altri paesi.

La stessa riserva parlamentare, introdotta dall'articolo 3 di questo disegno di legge e che io stesso ho contribuito a scrivere, ma per ragioni puramente tecniche, perché, altrimenti, sarebbe stata dichiarata inammissibile, è stata opposta, così come avviene normalmente, dall'Olanda che, rispetto a qualsiasi decisione, ha l'obbligo di interpellare previamente il Parlamento, prima di dare la propria disponibilità ad adottare misure comunitarie.

Anche rispetto a ciò, vorrei far presente che il nostro paese non ha eccepito alcunché e che, secondo un'interpretazione che, pure, può essere di qualche pregio in termini di diritto internazionale, le decisioni quadro possono diventare autoesecutive una volta che sia cessato il termine entro il quale i paesi sono chiamati a riceverle; tuttavia, anche il termine di recepimento è discutibile, perché potrebbe essere un mero adeguamento della disciplina interna, ovvero sia, in questo caso, a far tempo dal 1° gennaio del 2004.

Il nostro paese non ha seguito questa procedura e ha tardivamente e surrettiziamente utilizzato questa occasione, peraltro tradendo lo spirito della proposta di legge presentata dai colleghi Kessler ed altri. A tale riguardo, Presidente, vorrei permettermi un inciso.

Credo che i nostri regolamenti parlamentari dovrebbe intervenire in questa materia, perché più di una volta è accaduto che un provvedimento, presentato dall'opposizione, sia giunto a destinazione con contenuti del tutto diversi. Anche per le proposte di legge dovrebbero valere i principi per cui, laddove non dovessero trovare riscontro, dovrebbe conseguire non il ritiro della firma, ma la decadenza del

provvedimento; la maggioranza si dovrebbe poi assumere l'onere di presentare un provvedimento nuovo.

Chiuso questo inciso, vorrei ricordare che il Consiglio europeo di Tampere del 15 e 16 ottobre del 1999 avviò un percorso verso l'abolizione dell'estradizione tra i paesi membri dell'Unione europea. Era evidente che il percorso dovesse essere questo, perché l'abolizione dell'estradizione si presentava quasi come il corollario della scelta, maturata all'interno dei paesi di Schengen, di garantire la libertà di circolazione nei confronti dei propri cittadini e di coloro che sono residenti e che, comunque, si trovano all'interno di questa comunità.

È intervenuta anche la Costituzione europea, che, grazie a Dio, ha rivalutato quello « stop » intervenuto a Nizza per ridare valore al principio della reciproca affidabilità fra i sistemi giudiziari, ribadendo alcuni principi di diritto che, in questo caso, risultano traditi.

È ben singolare la ratifica, qualche tempo fa, della Costituzione europea da parte del nostro Parlamento, mentre, a distanza di poche settimane, noi ci comportiamo in maniera diametralmente opposta a ciò che tutti quanti, addirittura in maniera eclatante, abbiamo approvato in termini di diritti di cittadinanza europea.

In ordine a tale aspetto, il disegno di legge introduce alcune questioni che se fossero tali, ovverosia, se dovessero avere un valore in termini di applicabilità tra i sistemi giudiziari europei, in realtà non dovrebbero mettere in discussione la possibilità di eseguire il mandato di arresto, ma la stessa partecipazione dei singoli paesi all'Unione europea.

Dire che uno dei paesi dell'Unione europea, che fa richiesta di un mandato di arresto, possa violare i principi delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani, applicare trattamenti inumani o degradanti o che possa, addirittura, pervenire a trattamenti discriminatori significa che questo paese non sta abusando di un provvedimento giudiziario, ma che avrebbe titolo ad essere espulso dal consenso dell'Unione europea.

Nessuno vuole mettere in discussione le norme costituzionali del giusto processo richiamate e che, peraltro, recepiscono la Convenzione europea dei diritti dell'uomo, la Carta europea dei diritti fondamentali. Vorrei ricordare ciò a quanti credono di aver scoperto qualcosa di nuovo e di originale, come il giusto processo.

Ma quello che è inaccettabile è la mole di ostacoli giuridici e burocratici che si frappongono alla pronta esecuzione del provvedimento, al di fuori di qualsiasi previsione della decisione quadro. In definitiva, si vuole contestare la sfiducia di questo disegno di legge verso gli Stati membri e i loro sistemi giudiziari.

Intendo ricordare alcuni di questi punti: l'obbligo di motivazione, che viene richiamato addirittura a pena di inesigibilità del provvedimento, è un portato del nostro sistema giuridico interno, sconosciuto nel mondo anglosassone; la sottoscrizione da parte di un giudice incide sulla configurazione interna nei sistemi giudiziari degli altri paesi; l'introduzione di cause generiche di rifiuto, ricondotte ad una previsione di garanzie costituzionali non richiamate specificamente e del tutto soggettive; la designazione di una autorità centrale — il ministro della giustizia — con una funzione diversa da quella di assistenza amministrativa e burocratica prevista dalla decisione quadro osta e confligge con le stesse previsioni del testo normativo europeo.

Ci si dimentica che sono stati compiuti molti passi in avanti, ci si dimentica del sistema SIS di Schengen, vale a dire della possibilità che, con il sistema informatico, tutti i paesi dell'Unione possano addirittura mettere al bando persone non desiderate — altro che provvedimenti giudiziari motivati! —, e delle convenzioni internazionali che si sono succedute.

Mentre la decisione quadro prevede che per 32 reati non valga il principio della doppia incriminabilità, l'articolo 7 del presente provvedimento esordisce esattamente all'opposto, prevedendo che il principio della doppia incriminabilità è pienamente riconosciuto dal nostro sistema, pur prevedendo alcune eccezioni.

Vorrei capire — mi riferisco ad un'autentica assurdit  giuridica contenuta nell'articolo 8 — come funzioneranno le previsioni normative di quei 32 reati riscritti all'interno di questo provvedimento, ancorch  siano previsti in quasi tutti i casi dal codice penale e in alcuni casi da nessuna norma. Mi chiedo e vi chiedo a quali norme dovr  fare riferimento l'interprete: a quelle previste dal codice penale, all'articolo 8 o a nessuna ?

Si tratta dunque di un sistema surrettizio, un po' campato in aria, abbastanza artigianale, volto ad arginare la norma sulla doppia incriminabilit , che invece si vorrebbe esclusa. Siamo di fronte ad un caso clamoroso di violazione della tipicit  delle fattispecie penali, attraverso la singolarissima ed originalissima introduzione di una doppia tipicit . Quindi, ci sar  un caso di tripla incriminabilit  attraverso le verifiche doppie, che dovranno essere svolte secondo il nostro ordinamento.

Vi   inoltre il riconoscimento di esigenze di valutazione del merito che, anche se sono state riportate ai sufficienti indizi, sono anch'esse in contrasto con le convenzioni internazionali, che sono gi  andate oltre. E la previsione dei limiti massimi di carcerazione preventiva — anche ci  come ostacolo alla cooperazione — dovrebbe far riflettere su quei paesi in cui vige l'esecuzione della condanna di primo grado e che non conoscono il sistema della carcerazione preventiva (anche in questo caso mi riferisco ai paesi anglosassoni).

Si reintroduce la previsione del reato politico come questione di inestradabilit  o di ineseguibilit  del mandato di arresto. Gi  la Convenzione di Dublino, nel 1996, escludeva ogni possibilit  di far riferimento a reati politici come ostacolo alla cooperazione all'interno dell'Unit  europea, per la semplice ragione che, se in uno Stato dell'Unione europea viene commesso un reato politico, quello Stato non ha diritto di far parte dell'Unione europea. Cos  la valutazione sull'equit  del processo e l'obbligo di motivazione previsto dall'articolo 18, lettera *t*). Vi   inoltre una previsione delle immunit  che incidono sull'esercizio o sul proseguimento del-

l'azione penale che non esistono, essendo state censurate dalla Corte costituzionale.

Gi  abbiamo sollevato polemiche su questa norma e ricordato la questione quando esisteva una legge introdotta dal nostro Parlamento contro l'opinione dell'opposizione, che prevedeva cause di sospensione del procedimento nei confronti di alcune cariche dello Stato. Quella legge   stata censurata e dichiarata illegittima dalla Corte costituzionale; in questo caso si mantengono ancora, all'articolo 18, lettera *u*), le cause di immunit  che incidono sul proseguimento dell'azione penale e che non esistono pi . Cos  le limitazioni derivanti dai principi fondamentali dell'ordinamento giuridico italiano, non meglio definito, e comunque non previste dalla decisione quadro.

Dulcis in fundo, la previsione transitoria dell'articolo 40, comma 3, per cui la doppia incriminabilit    necessaria fino alla data di entrata in vigore della legge. Cosa ne facciamo, allora, dei reati di associazione di stampo mafioso, per i quali la doppia incriminabilit  era stata gi  superata in ambito europeo dagli accordi avvenuti in quella sede ? Quindi, diciamo che per l'associazione di stampo mafioso vengono reintrodotte le questioni di doppia incriminabilit . Si crea cos  confusione giuridica e un'inammissibile interferenza su un percorso, invece lungo e assolutamente omogeneo, per la costruzione di uno spazio giuridico europeo.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, quando ho sentito l'onorevole Bricolo parlare di difesa dei cittadini italiani ho capito che il problema consiste nel fatto che stiamo parlando di cittadini diversi. Infatti, noi parliamo della cittadinanza europea come obiettivo cui fare riferimento e riteniamo che le singole cittadinanze e i singoli nazionalismi debbano cedere il passo a nuovi diritti della modernit , assai pi  grandi di quelli conosciuti fino ad oggi. Quando parliamo di un sistema giudiziario europeo, parliamo di un sistema che garantisca sicurezza e libert  allo stesso tempo. Appunto, l'equilibrio che all'interno di Schengen deve consentire a tutti di muoversi, ma anche

alla giustizia di raggiungere i suoi obiettivi. È evidente e deve essere noto a tutti che la giustizia non può arrivare laddove la criminalità si rifugia e prospera, quando il sistema repressivo è più debole. La criminalità si insinua proprio in quelle sacche di minore efficienza dei sistemi che garantiscono l'impunità. Così, alcuni paesi sono diventati paradisi criminali o inferni per i cittadini.

Per far questo, serve un'armoniosa prospettiva di un sistema penale europeo, fatta di regole comuni e reciprocamente riconosciuta, che abbia alla base la nostra fiducia. Questo equilibrio lo state rompendo con tale provvedimento, e vi assumete per questo una grave responsabilità. Non si tratta solo di una censura politica, ma di una sincera preoccupazione per un sistema che non regge, e non reggerà, e per le conseguenze che produrrà. Nel tempo emergeranno le difficoltà interpretative, le impraticabilità tecniche, le complicazioni diplomatiche e l'inefficienza complessiva del sistema. Di questo dovrete farvi carico come maggioranza, per la responsabilità politica di aver cercato un'impossibile mediazione interna alla vostra coalizione, tra visioni diverse del mondo e non su questioni marginali. Inoltre, mi riferisco alla responsabilità di avere rinunciato a difendere i principi per ragioni di equilibri puramente interni. Così avete scontentato tutti, ma soprattutto avete negato l'Europa ed abusato in maniera definitiva delle ripetute citazioni evocative di De Gasperi.

I margini concessi dalle modifiche apportate dal Senato non lasciano spazio sufficiente per una concreta fase emendativa. Vale la pena rimarcare che anche i pochi punti accolti sono stati quelli sottolineati da noi alla Camera. Già questo dovrebbe far meditare sul metodo legislativo cieco ed inefficiente con il quale si è proceduto. Quando la politica rinuncia al dialogo, finisce la politica stessa. Ed è per questo che non rinunciamo a fare fino in fondo il nostro dovere, segnalando al Parlamento, ma anche agli studiosi e ai cittadini, le questioni da approfondire e a cui porre rimedio.

Infine, ci auguriamo che in Italia torni presto una stagione della giustizia fondata sul confronto sincero e su prospettive comuni, per dare continuità allo Stato e forza alle nostre istituzioni (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Mazzoni. Ne ha facoltà.

ERMINIA MAZZONI. Signor Presidente, come hanno già affermato altri colleghi prima di me, con la proposta di legge in oggetto stiamo dando esecuzione alla decisione quadro del Consiglio europeo 2002/584, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri. Il provvedimento giunge in seconda lettura alla Camera, per cui l'esame avrà come oggetto le sole parti modificate dal Senato. Ciò nondimeno, ritengo utile svolgere alcune considerazioni, a nome del gruppo che rappresento, per definire in maniera più netta la posizione dell'UDC su un tema che è stato ed è ancora come hanno evidenziato gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, oggetto di forti e laceranti discussioni.

In primo luogo, intendo soffermarmi sulla natura dello strumento della decisione quadro, in quanto su di esso si è incentrata l'attenzione degli altri colleghi e lo stesso è stato inoltre tirato in ballo in modo diverso, dagli uni e dagli altri, per sostenere posizioni anche diametralmente opposte. Ricordo che la decisione quadro assunta dal Consiglio è uno strumento nuovo, utilizzato per riavvicinare gli ordinamenti degli Stati membri sia a livello legislativo sia a livello regolamentare. La decisione quadro può essere proposta su iniziativa della Commissione, come nel caso di specie, ovvero di uno Stato membro e, quel che più conta, deve essere assunta all'unanimità.

L'oggetto della decisione quadro riguarda la materia specifica, nel caso di specie relativa alla politica comune sulla giustizia, e vincola gli Stati per quanto

riguarda il risultato da raggiungere, ma lascia liberi gli Stati stessi di decidere sulla forma e sui mezzi da utilizzare per raggiungere l'obiettivo. Tale libertà è lasciata agli Stati membri proprio per la particolarità dello strumento che viene utilizzato, per consentire al singolo Stato di scegliere il percorso più coerente con l'impianto costituzionale nazionale e, soprattutto, con i principi e le garanzie fondamentali dello Stato stesso. La decisione quadro, dunque, non è uno strumento immediatamente vincolante per lo Stato membro e non è certamente equiparabile ad una convenzione internazionale, pur restando un atto collettivo internazionale alla cui elaborazione partecipano rappresentanti di tutti i governi nazionali. Ecco, dunque, i motivi della scelta « riparatrice », da parte di coloro che maggiormente avversano la decisione quadro in esame, della forma della legge ordinaria per recepire nel nostro ordinamento quanto contenuto nella decisione quadro stessa.

Aggiungo che il mancato recepimento, sotto il profilo politico, costituirebbe manifestazione di scarsa coerenza — mi rivolgo in particolare ai colleghi della maggioranza — in relazione al processo di unificazione europea al quale stiamo contribuendo, peraltro da protagonisti (ricordo la significativa adozione della Costituzione europea, avvenuta proprio a Roma), e rappresenterebbe un segnale contraddittorio rispetto alla posizione espressa da questo Governo in seno al Consiglio europeo. Quel che maggiormente preoccupa è tuttavia il profilo tecnico-giuridico, in quanto il mancato recepimento in questo settore costituirebbe il presupposto di una violazione da parte dello Stato nei confronti della comunità internazionale, per la quale vi è anche la possibilità, ad avviso di alcuni esperti della materia, del ricorso alla Corte di giustizia. Inoltre, un ulteriore profilo di preoccupazione nel caso di mancato recepimento, relativo alla nostra attività quotidiana, è costituito dal fatto che verrebbe a crearsi un vuoto normativo, in quanto la decisione quadro prevede automaticamente la disapplicazione di trattati bilaterali e di norme attualmente vigenti

sull'estradizione, e dunque relative alla materia specifica affrontata dalla decisione quadro.

Il testo, così come modificato dal Senato, mantiene la struttura del provvedimento approvato dalla Camera e ne conserva la filosofia. Ritengo pertanto di poter condividere il testo in esame, sebbene in alcune parti siano stati compiuti alcuni passi in avanti che in questa Assemblea non avevamo immaginato (alcune delle norme approvate dal Senato erano stati infatti esaminate). Tuttavia, in seconda lettura ci uniformiamo alle decisioni assunte dal Senato e riteniamo di poter esprimere voto favorevole sul testo trasmesso, perché fondamentalmente garantiti dall'impianto complessivo della normativa.

Mi riferisco, in particolare, alle importanti garanzie che restano ferme. Quelle garanzie che, in questa sede, abbiamo ritenuto opportuno inserire nel testo al fine di eliminare i profili di contrarietà alla Costituzione; profili che erano stati posti in rilievo anche dalla Commissione affari costituzionali. Su questi profili, ripresi dai colleghi dell'opposizione e della Lega Nord nei loro interventi, vi sono delle puntuali risposte in senso contrario nel testo che ci apprestiamo ad approvare: dalla presunta violazione del principio di legalità e di tassatività (dal quale noi abbiamo fatto derivare invece l'elencazione, nel testo di legge, delle ipotesi di reato specificatamente previste e per le quali applicheremo la disciplina che si andrà ad introdurre con questa decisione quadro), al principio della inviolabilità della libertà personale, senza gravi indizi e senza motivazioni, alla tutela della libertà di opinione, della libertà politica e, quindi, ai reati politici che sono garantiti con una particolare disciplina anche dalla nostra Costituzione.

Ricordo al collega Sinisi che la motivazione dei provvedimenti, sebbene non sia presente in altri ordinamenti europei, non è istituto che abbiamo inventato noi, ma è un istituto ben noto alla legislazione europea e, in generale, a quella internazionale, tant'è che anche noi attingiamo

alla Convenzione internazionale sui diritti dell'uomo. Non credo, pertanto, che nell'elaborazione di questo testo di legge abbiamo commesso un abuso della nostra Costituzione.

Da ultimo, ricordo che la disciplina del mandato di arresto europeo è una delle forme di espressione della costituzione dello spazio europeo comune (il cosiddetto terzo pilastro); lo spazio comune di libertà, sicurezza e giustizia, per il quale tutti dobbiamo sentirci impegnati, in particolare in materia penale. Dico ciò perché la cooperazione giudiziaria in materia penale va ad aggredire quei fenomeni di criminalità, che cerchiamo di combattere quotidianamente con l'adozione di provvedimenti nazionali, ma che ancor di più dovremmo contrastare su un piano sovranazionale, che oggi hanno sempre più confini che superano quelli nazionali. Conseguentemente, ritengo che questo ulteriore provvedimento rappresenti un elemento importante per la lotta alla criminalità internazionale e di tutti quei fenomeni che hanno una collocazione territoriale sovranazionale.

Alla luce di queste brevi considerazioni, ritengo di poter affermare che quello che approveremo nei prossimi giorni possa essere definito a buon diritto un atto dovuto; un atto, cioè, che non possiamo esimerci dall'approvare.

L'UDC ha sempre manifestato la propria condivisione a che si compissero atti in questa direzione, ferma restando la necessità di operare garantendo il rispetto dei principi fondamentali dettati dalla nostra Costituzione. Non è stato quindi un esercizio vano quello che abbiamo realizzato alla Camera e al Senato, ma si è trattato di un'opera seria intrapresa per cercare di raggiungere questo obiettivo.

Dal nostro punto di vista, il testo che andremo ad approvare soddisfa pienamente queste esigenze, senza contraddire assolutamente lo spirito di semplificazione e di armonizzazione sotteso alla specifica decisione quadro e, più complessivamente, al processo di unificazione europea. Pertanto, lavoreremo affinché si possa arrivare nei prossimi giorni all'approvazione

di questo testo di legge, e noi vi contribuiremo con il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 4246-B)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, presidente della II Commissione, onorevole Pecorella.

GAETANO PECORELLA, *Relatore*. Signor Presidente, rinvio, al pari dei colleghi Kessler e Sinisi, alle considerazioni svolte in questa sede nel corso della prima lettura del provvedimento. Pertanto, non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

ROBERTO TORTOLI, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Signor Presidente, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Sta bene.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Antonio Leone n. 1-00422 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici (ore 19,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Antonio Leone n. 1-00422 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici (*vedi l'allegato A — Mozioni sezione 1*).

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi riservati alla discussione delle mozioni è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni presentate.

È iscritto a parlare l'onorevole Calzolaio, che illustrerà anche la mozione n. 1-00419, di cui è cofirmatario.

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare lei e la Presidenza della Camera per avere accolto la nostra proposta di « celebrare », mi passi il termine, in questa settimana l'entrata in vigore di un importante accordo internazionale con una discussione solenne, che inizia oggi, e con un voto solenne, che ci auguriamo possa avere luogo proprio mercoledì, giorno nel quale in tutto il pianeta entrerà in vigore il Protocollo di Kyoto.

Dopo averla ringraziata, mi faccio interprete di una richiesta, che rivolgo a lei, affinché la sensibilità mostrata dal presidente Casini durante la Conferenza dei presidenti di gruppo accogliendo subito l'esigenza di collocare il momento finale della discussione della mozione nella giornata di mercoledì 16 febbraio, possa trovare conferma nel calendario dei lavori, pur convulso e complesso, consentendo che mercoledì prossimo si possa svolgere questa solenne votazione.

Il Protocollo di Kyoto, infatti, che entrerà in vigore mercoledì, costituisce un vero e proprio evento storico di portata straordinaria. Non vi sono norme globali che valgono davvero ovunque; sono pochissime le regole, i vincoli, i diritti e i doveri che superano i confini degli Stati nazionali e la storia delle istituzioni multilaterali è, purtroppo, povera di fatti concreti; prevalgono la forza e il potere dei singoli governi, le risoluzioni inattuata, gli obiettivi solo enunciati, le eccezioni discrezionali, gli impegni senza scadenze. Il 16 febbraio, invece, entra in vigore una legge su tutto il pianeta, e per tutti i cittadini e le cittadine del pianeta, che impone di ottenere un risultato certo entro una data certa, che vincola in vario modo quaranta

governi a fare la propria parte e che regolamenta fondamentali misure internazionali per almeno altri cento paesi e cento governi.

Contiene, questo accordo, una finalità enunciata e motivata, a partire dagli anni Settanta, da migliaia di scienziati in tutto il mondo, confermata da tre studi ufficiali del comitato dell'ONU preposto a seguire la materia e la sua evoluzione nel decorso del tempo, e via via arricchita da nuovi studi e ricerche in tanti paesi e a livello globale.

La finalità è sinteticamente questa: impedire che l'atmosfera si scaldi troppo, ridurre le emissioni di quei gas che la scaldano e che la inquinano (in particolare, l'anidride carbonica), prevenire danni e rischi dei cambiamenti climatici in corso.

Il Protocollo di Kyoto, dunque, non è una enunciazione di principi astratti: contiene percentuali, date, regole, procedure e strumenti. Certo, nel suo testo era carente: al momento della mediazione, quando eravamo a Kyoto, scegliemmo di rinviare la definizione di alcuni punti, ad esempio quello sui controlli, sulle sanzioni, sugli aiuti ai paesi poveri, ma resta il fatto che questo accordo ha un valore globale e contiene elementi certi. Ha un orizzonte temporale limitato, ma fissa obblighi di riduzione certi fino alle 2012; traduce in norme anche valutazioni morali, perché afferma che devono iniziare a ridurre tali emissioni i paesi che più hanno emesso i gas serra nel corso del Novecento; ottiene poco, perché garantisce una riduzione del 5 per cento quando gli scienziati chiedono che in tempi poco più lunghi si arrivi al 50 per cento, ma certo inizia una strada e vincola tutti ad un percorso e ad una responsabilità comuni.

Direi quindi che, sette anni dopo la sua firma, il Protocollo di Kyoto nasce vecchio, ma direi anche che, se esso non fosse nato, il domani sarebbe stato per tutti molto incerto. Anzi, visto che nasce — e mercoledì nascerà — il Protocollo può fare testamento: e noi possiamo cercare di contribuire, ognuno per la propria parte, a scrivere un testamento utile per il futuro

del pianeta. Ecco per quale ragione abbiamo presentato una mozione al Parlamento italiano. L'Italia che cosa vuole scrivere nel testamento del primo Protocollo di Kyoto per garantire sviluppo sostenibile al pianeta?

L'Italia ha ratificato la Convenzione sui cambiamenti climatici, che costituisce la premessa del Protocollo; l'Italia ha ratificato lo stesso Protocollo, che della Convenzione costituisce attuazione concreta. Tuttavia, non possiamo dimenticare che il Governo è stato tentato, all'inizio della legislatura, di rimettere in discussione l'accordo e la posizione europea, anche se, alla fine, l'Italia ha ratificato anche il Protocollo. Che cosa vogliamo fare oggi che il Protocollo entra in vigore?

La nostra mozione dice, innanzitutto, che dobbiamo operare insieme a tutti i paesi della nuova Europa a venticinque. Noi abbiamo presentato una mozione che, mentre non ha come referente l'insieme degli Stati nazionali del pianeta, nemmeno guarda soltanto al nostro paese: riteniamo, infatti, che sia necessario muoversi in perfetta coerenza all'interno dell'Unione europea. Pertanto, la nostra mozione non contiene indirizzi nazionali, ma europei.

Abbiamo apprezzato il fatto che un importante dirigente del gruppo di Forza Italia abbia presentato una mozione che segue lo stesso solco e che, quindi, accetta come terreno di confronto, anche nel Parlamento italiano, la discussione, la valutazione, la verifica e l'indirizzo relativi alla strategia comunitaria. È ovvio, però, che qualcosa bisogna pur scrivere al riguardo. Invero, leggendo il testo della mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422 abbiamo fatto fatica ad individuare gli elementi concreti che dovrebbero connotare la suddetta strategia.

Ripeto che il Protocollo di Kyoto non è un elenco di principi astratti; al contrario, esso contiene percentuali e dati. Perciò, se vogliamo discutere la strategia per dare seguito, da qui al 2012 (e dopo), al Protocollo di Kyoto, dobbiamo scrivere altre percentuali, altri dati, altre regole, incrementando, allargando, precisando, ma co-

munque confrontandoci su numeri e scadenze e non soltanto sull'esistenza di una buona e generica volontà.

Quali sono i numeri e le scadenze che noi abbiamo indicato nella nostra mozione? Il primo fa riferimento ad un obiettivo che non è precisamente da aule parlamentari (ce ne rendiamo conto). Gli scienziati ci dicono che bisogna assolutamente impedire all'aumento di temperatura dell'atmosfera di superare il limite dei due gradi: oltre tale soglia viene posta a rischio la sopravvivenza degli esseri viventi sul pianeta. Sappiamo altresì che, rispetto al periodo preindustriale, l'atmosfera si è già riscaldata di 0,5 gradi centigradi, che, ad ogni decennio, la temperatura cresce di oltre 0,1 gradi e che si va verso un crescente riscaldamento dell'atmosfera.

L'obiettivo dell'incremento massimo di due gradi è fissato in tutti i documenti europei. Più specificamente, quando fu fissato per la prima volta, nel 1996, fu anche commissionato uno studio per l'analisi dei costi e dei benefici. Ebbene, le bozze di tutti gli studi effettuati segnalano che il costo non è molto elevato e che, comunque, esso è incommensurabilmente basso se si considera che il correlato beneficio è quello di sopravvivere sul pianeta. Recentemente, ciò è stato ribadito dal *premier* inglese Blair in occasione della presentazione del suo programma di lavoro per l'anno di Presidenza inglese del G8 e per il secondo semestre di Presidenza inglese dell'Unione europea.

I costi sono, comunque, bassissimi e, poiché non abbiamo molto tempo a nostra disposizione, occorre fare il possibile per raggiungere rapidamente tale obiettivo (lo abbiamo precisato nella nostra mozione).

Coerentemente con tale obiettivo, occorre fissare il secondo passo da compiere rispetto quello stabilito a Kyoto, in cui i paesi industrializzati si erano impegnati a raggiungere una riduzione media delle emissioni del 5,2 per cento rispetto ai livelli del 1990. Coerentemente con il limite massimo dei due gradi centigradi, è possibile compiere un secondo passo, raggiungendo l'ulteriore riduzione del 30 per

cento entro il 2020: è il punto di riferimento temporale con cui la Commissione si è presentata alla discussione nel Consiglio ambiente e che si sta esaminando in vista del Consiglio dei Capi di Stato e di Governo, che si terrà in primavera. Si vuole stabilire un'altra percentuale? Discutiamone, ma una cifra va decisa. Ricordo che l'Europa (tutta l'Europa, sia i governi conservatori sia quelli progressisti), in un primo tempo, credeva che il primo passo dovesse essere il raggiungimento di una riduzione del 15 per cento. Alla vigilia di Kyoto ha accettato l'obiettivo di una riduzione del 10 per cento. Infine, a Kyoto, ha accolto il traguardo di una riduzione media globale del 5,2 per cento. Ovviamente, oggi l'Europa deve definire una proposta da portare alle altre Unioni (dell'America latina e africana) e agli altri Governi nel negoziato in corso. Proponiamo di fissare intanto questo obiettivo.

In terzo luogo, anche per ragioni di competitività del nostro apparato industriale, occorre porsi l'obiettivo di un ulteriore miglioramento dell'efficienza energetica (nella mozione stabiliamo la cifra del 5 per cento); peraltro, è un obiettivo condiviso dal Governo che, in Commissione ambiente, ha dichiarato di ritenerlo giusto, opportuno e praticabile. Ne siamo lieti e speriamo che tale giudizio sia riconfermato in quest'aula. Sarebbe importante che il Parlamento si impegnasse per il raggiungimento di questo obiettivo, ovviamente per le competenze nazionali (infatti, tante cose non dipendono dallo Stato nazionale, ma dalle dinamiche europee; altre devono prevedere il coinvolgimento e la valorizzazione di ciò che stanno facendo le regioni e gli enti locali in campo di efficienza e di risparmio energetico, e così via).

Con il quarto ed ultimo obiettivo si cerca di ribadire quello che era un punto fondamentale nelle scelte dell'Unione europea alla vigilia di Kyoto. I meccanismi del Protocollo di Kyoto impegnano quaranta Governi a ridurre di una certa percentuale le emissioni di gas serra nel proprio paese. In base a quelle stesse regole, è possibile che una parte di tale

riduzione venga « coperta » attraverso l'acquisto di quote di emissioni in altri paesi (i cosiddetti meccanismi flessibili).

Fin dall'inizio, siamo stati favorevoli a questi meccanismi. È giusto che non ci si limiti al miglioramento dell'efficienza energetica e alla riduzione delle emissioni nel proprio paese. Occorre anche aiutare i paesi in via di sviluppo, in fase di deindustrializzazione, in economia di transizione, a migliorare la propria efficienza energetica o ad aumentare la capacità di mobilità pubblica, di produzione energetica, senza inquinare e scaldare l'atmosfera. È un obiettivo giusto. Ma è del tutto ovvio che, se acquistassimo all'estero più di ciò che produciamo, impediremmo il compimento del secondo passo del Protocollo di Kyoto, ossia coinvolgere pienamente i paesi in via di sviluppo in meccanismi di autoriduzione. Kyoto era un impegno soltanto per i paesi industrializzati che stabilivano: il primo passo lo facciamo noi, il secondo lo facciamo insieme. Per compiere il secondo passo insieme, occorre aver dimostrato di aver cominciato a riconvertire e a ridurre le proprie emissioni, non solo ad essere disponibili a comprarle perché si è ricchi. Altrimenti, al secondo passo ed alla responsabilità di tutti in un processo di autoriduzione non si arriverà.

In questo senso, noi sosteniamo che almeno il 50 per cento delle misure di riduzione devono avvenire sul nostro territorio, sapendo che sarebbe auspicabile, ovviamente, una percentuale superiore. Indichiamo una percentuale, che può essere anche concertata, ma il punto di principio va mantenuto e, peraltro, era contenuto in una decisione dei ministri europei alla vigilia di Kyoto.

In questa mozione non abbiamo inserito tutti i punti che ci rendono particolarmente insoddisfatti dell'operato del Governo in questi tre anni e mezzo, rispetto all'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto. Noi riteniamo che il Governo Berlusconi e il ministro Matteoli — non se ne dispiaccia il sottosegretario Tortoli, che spesso è attento e presente — non abbiano reso un buon servizio all'Italia; essi ci

hanno messo in retroguardia, ci hanno collocato in una posizione talvolta isolata e criticata da tutti gli altri *partner* europei, perché troppo subalterna a quella degli Stati Uniti, che hanno deciso, legittimamente ma sbagliando, di non ratificare il Protocollo di Kyoto; quindi, ci hanno messo in una posizione non positiva, non trainante, non di avanguardia nell'Europa. Anzi, siamo stati tra coloro che hanno criticato molte scelte dell'Europa in questi tre anni e mezzo; non mi riferisco a tutta l'Italia, ma soltanto a questo Presidente del Consiglio, a questo ministro dell'ambiente e agli altri ministri del Governo Berlusconi: avete fatto male!

L'Italia, in questo momento, ha perso credibilità e autorevolezza nel negoziato sul cambiamento climatico. Tuttavia, non abbiamo fatto l'elenco degli errori e delle contraddizioni, di quelli che noi riteniamo siano atteggiamenti sbagliati del Governo in questa materia. Avremmo potuto semplicemente partire dal fatto che il Protocollo entra in vigore senza che l'Italia abbia ancora il piano nazionale di assegnazione delle quote previste dalla direttiva comunitaria. Noi siamo uno dei quattro paesi, su 25, che sono gravemente in ritardo — certo, ci auguriamo che da un momento all'altro si annunci che è stato finalmente colmato questo ritardo —; arriviamo tardi, non abbiamo messo le nostre industrie, il nostro apparato di produttori e gestori di energia nelle condizioni di essere competitivi, capaci di svolgere un ruolo di primo piano in campo europeo. Abbiamo operato male anche in questo!

Tuttavia, non abbiamo voluto citare questo dato per polemizzare; noi abbiamo voluto semplicemente presentare una mozione che consenta all'Italia di presentarsi al negoziato, che durerà un anno e anche oltre la vita dell'attuale Governo, con una posizione forte, saldamente ancorata all'Europa, fortemente impegnata negli obiettivi di sviluppo sostenibile, dei quali il Protocollo di Kyoto è un primo parziale momento.

Ci auguriamo anche di aver offerto un contributo; mi permetto di far notare

come la nostra mozione sia stata sottoscritta da tutti i presidenti dei gruppi dell'Unione, dell'alleanza democratica, del centrosinistra (come si voglia chiamare la nostra coalizione, oggi all'opposizione), da tanti altri deputati che sono impegnati in questa materia, mentre, dall'altra parte, è arrivata tardivamente una mozione generica, con la quale tuttavia ho cercato di non polemizzare e, anzi, di cogliere l'ispirazione positiva.

Mi auguro che mercoledì prossimo sia possibile un voto solenne del Parlamento italiano, che riconfermi la strategia coerente con il Protocollo di Kyoto e, soprattutto, esprima indirizzi capaci di non far correre un rischio al pianeta, garantendo una qualità della vita migliore per tutti e promuovendo lo sviluppo sostenibile in Europa e in tutto il pianeta.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Antonio Leone, iscritto a parlare; s'intende che vi abbia rinunciato.

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, mi associo sia alle considerazioni che ha testè svolto il collega Calzolaio sia all'invito a mantenere quello che sembra sia l'orientamento della Presidenza a proseguire l'esame delle mozioni in discussione nella giornata di mercoledì 16 febbraio.

Non ripeto le dichiarazioni — del tutto condivisibili — del collega Calzolaio, poc'anzi intervenuto; ribadisco, però, come, insieme ad altri aspetti, si debba tenere presente quanto segue. Siamo dinanzi ad uno degli atti più politici e più rilevanti mai compiuti dall'Unione nella sua storia, essendosi registrato un fortissimo protagonismo dell'Europa, sia in occasione degli accordi di Kyoto; sia, successivamente, nella pressione esercitata al fine di raggiungere la massa critica necessaria a che gli accordi entrassero in vigore; sia, da ultimo, nel tentativo di orientare la scelta della Russia in modo tale da raggiungere la quota minima di emissioni necessaria a che l'accordo fosse valido. Si tratta di aspetti sui quali dovremo a lungo

riflettere; ritengo, infatti, che l'atto in questione, al di là dell'importanza rivestita dal punto di vista ambientale, scientifico e tecnico, configuri una vera e propria missione per l'Unione europea. Con esso, l'Unione si presenta al mondo come una grande forza, responsabile del futuro non solo dei propri cittadini ma anche del resto del mondo. Anche per tale ragione, sarebbe un grave errore, per il nostro paese, non assumere un ruolo di spinta e di punta in questa direzione (e non solo, dunque, di coerenza con gli impegni presi).

Voglio ricordare, al riguardo, come altri *partner* europei si siano mossi con notevole decisione, dal punto di vista sia degli atti sia delle prese di posizione, per così dire, simboliche. Solo poche settimane fa, alcuni paesi europei hanno palesato posizioni estremamente diverse dal passato; ciò è peraltro avvenuto in una sede tradizionalmente più asettica, quella di Davos, e su un terreno — il futuro complessivo del pianeta dal punto di vista dello sviluppo e del sottosviluppo — contiguo al dibattito di Kyoto. Penso, ad esempio, alla posizione in quella sede illustrata da Blair, ma anche dallo stesso Chirac, che ha avuto addirittura toni quasi *no global* nel descrivere la diseguaglianza esistente nel mondo. Fra le proposte avanzate per affrontare le grandi questioni postesi, nel caso specifico del dibattito di Davos, riguardo alle malattie ed al sottosviluppo, egli ha addirittura sostenuto l'ipotesi di introdurre, sia pure in una forma leggera, una sorta di *Tobin-tax*, una tassazione dei passaggi finanziari.

Ma una tale posizione aveva importanti precedenti; ad esempio, nel giugno dell'anno scorso, in maniera molto irriuale, era apparsa, sulla prima pagina di *Le Monde*, la notizia di una posizione congiunta dei ministri degli esteri francese e inglese, nonché dei ministri dell'ambiente francesi e inglesi, i quali, proprio nello scenario apertosi a Kyoto, individuavano un ruolo, un futuro, una missione per l'Europa.

Da tutto questo processo, l'Italia però fino ad oggi è rimasta in realtà ai margini;

e ciò non tanto perché abbia assunto in sedi internazionali posizioni ostili. Si è avuto, certo — lo ricordava anche il collega Calzolaio —, ad inizio legislatura, qualche sbandamento in tal senso; qualche dichiarazione, forse, un po' superficiale. Soprattutto, però, l'Italia non ha mai fatto seguire agli impegni assunti in sedi internazionali politiche coerenti.

Da ultimo, nel caso — anch'esso citato dal collega Calzolaio — delle misure circa lo scambio delle quote di emissioni, si è ancora una volta registrato un fortissimo ritardo del nostro paese rispetto agli altri grandi paesi europei. Voglio ricordare che il provvedimento sulle quote di emissioni è stato approvato in Germania ed in Inghilterra nel 2003, in Francia il 15 aprile del 2004, in Italia il 31 dicembre dell'anno scorso. Il piano che a questo provvedimento fa riferimento è stato, a tutt'oggi, approvato da 21 paesi europei, ne mancano quattro. La Polonia, la Repubblica Ceca, la Grecia e, in loro compagnia, l'Italia; un pacchetto non di punta su queste politiche, per così dire.

Ma non solo di questo dovremmo discutere; e non è solo questo il punto sul quale dovremmo mutare rotta. La verità — e ciò forse ha origini anche precedenti al Governo Berlusconi — è che non si è mai compreso che la sfida di Kyoto non può essere affrontata solo con misure ambientali a valle dei processi. Non è, per intenderci, con i poteri e con i finanziamenti del Ministero dell'ambiente che si affronta la partita di Kyoto.

Quest'ultima, di grandissima rilevanza, può essere affrontata solo se i ragionamenti, le scelte politiche, i cambiamenti che Kyoto evoca diventano un asse attraverso il quale leggere l'insieme delle politiche di un Governo.

Del resto, non serve andare lontano e fare voli pindarici: basta rimanere all'attualità e guardarsi intorno. In questi giorni, infatti, le città sono sottoposte alla pressante morsa dell'inquinamento, dovuto soprattutto alle polveri sottili.

Vorrei ricordare che si tratta di un veleno molto pericoloso che, come è noto, produce, secondo l'Organizzazione mon-

diale della sanità, migliaia di morti all'anno nelle nostre città. Sappiamo tutti da tempo, inoltre, che la via di uscita da tale situazione, al di là dei provvedimenti d'emergenza che possono rendersi necessari, è costituita da una scelta che investa fortemente sul trasporto pubblico, sulla riduzione della motorizzazione privata e sull'impiego di mezzi pubblici « puliti ».

Questa via d'uscita, tuttavia, non serve solo a salvare la nostra salute ed i nostri polmoni ed a rendere più vivibili le nostre belle città, ma rappresenta, per l'appunto, anche uno dei settori nei quali è più efficace l'azione di riduzione delle emissioni di CO₂. È noto che, nel corso di questi ultimi anni, l'Italia ha accumulato un gravissimo ritardo. Nel nostro paese, infatti, dovremmo ridurre, entro il periodo 2008-2012, le emissioni di CO₂ del 6,5 per cento rispetto al 1990, ma a tutt'oggi le abbiamo aumentate di oltre il 10 per cento. Vorrei rilevare, in proposito, che uno dei settori in cui si è verificato un aumento addirittura superiore è stato proprio quello dei trasporti, in cui si è registrato un aumento delle emissioni di oltre il 25 per cento.

È chiaro, allora, che agire in tale settore significa soprattutto intervenire sul trasporto pubblico nelle città e sul trasporto delle merci (spostandole dal trasporto « su gomma » a quello « su rotaia ») fuori dalle città. Tali misure, a mio avviso, renderebbero più efficiente il nostro sistema dei trasporti, ridurrebbero l'impatto ambientale ed avvicineranno anche il raggiungimento degli obiettivi di Kyoto.

Un ragionamento analogo, concernente il nesso fortissimo esistente tra la soluzione di problemi ambientali locali, innovazione tecnologica, grandi sfide e competitività della nostra economia in relazione al Protocollo di Kyoto, vale anche per numerosi altri settori. Pensiamo, ad esempio, alle fonti rinnovabili. Vorrei ricordare che, anche in questo caso, il nostro paese deve assolutamente cambiare passo, poiché abbiamo accumulato un pesante ritardo.

Infatti, se si esclude il settore della geotermia (nel quale, peraltro, il nostro paese vanta una tradizione storica), per quanto concerne le fonti rinnovabili più recenti (l'energia eolica, l'energia solare fotovoltaica e l'energia solare termica) l'Italia ha accumulato enormi ritardi rispetto ad altri grandi paesi europei. Vorrei ricordare, al riguardo, che nel nostro paese sono attualmente installati 900 megawatt di centrali eoliche, a fronte dei 15 mila megawatt della Germania. Con riferimento al solare termico (l'energia necessaria per produrre acqua calda, che sostituisce l'energia elettrica o i combustibili fossili ed agevola fortemente il raggiungimento degli obiettivi di Kyoto), inoltre, il nostro paese ha attualmente installati circa 400 mila metri quadri di pannelli solari, in buona parte concentrati nelle province di Trento e Bolzano, mentre l'Austria (che vorrei ricordare essere più piccola dell'Italia ed avere meno sole) ne ha 2 milioni e 300 mila metri.

È chiaro, dunque, che nel corso di questi ultimi anni sono state poste in essere politiche assolutamente deficitarie, in particolar modo nel corso di questi anni di Governo del centrodestra. Vorrei ribadire che, agli impegni assunti in sede internazionale, tali politiche non hanno fatto assolutamente seguire alcuna conseguenza sul piano nazionale.

Ciò, e mi avvio a concludere, riguarda in particolar modo l'indirizzo complessivo della nostra politica economica. È necessario cambiare profondamente, infatti, se vogliamo affrontare in maniera vincente la sfida di Kyoto e non vogliamo rassegnarci (perché è indispensabile che ciò non accada) al fatto che le attività umane abbiano sull'ambiente un impatto che potrebbe rilevarsi devastante per molti aspetti. Il problema non è costituito solamente dai mutamenti climatici in senso stretto, perché sappiamo tutti che essi determinano cambiamenti tra popoli e nazioni. Se, ad esempio, vi sarà meno acqua in Medio Oriente, sarà più probabile che si scateni una guerra per il controllo dell'acqua del fiume Eufrate, bloccata dalla Turchia quando era guidata

da Ataturk, anziché un grande dibattito sui mutamenti climatici del pianeta. Sta all'intelligenza dell'Europa e del mondo, quindi, determinare per tempo le condizioni idonee a far sì che non solo i mutamenti ambientali in senso stretto, ma anche le loro conseguenze indirette non producano effetti negativi sul nostro futuro. Ma, perché ciò non accada, è assolutamente necessario un intervento che favorisca innovazione, ricerca, nuove tecnologie, qualità, che sposti la nostra economia verso un terreno in cui la competitività si favorisce utilizzando la grande fonte di energia rinnovabile e non inquinante che è la nostra intelligenza.

Noi, fin dall'inizio di questa legislatura, abbiamo tentato di orientare in tal senso, dall'opposizione, le politiche del Governo con un ordine del giorno, che fu accolto; sappiamo tutti, purtroppo, che gli ordini del giorno non sono, di fatto, « vincolanti » né dell'azione del Parlamento né di quella del Governo. Tale ordine del giorno, accettato il 10 ottobre 2001, nel corso della discussione della legge cosiddetta Tremonti-*bis*, proprio dall'allora ministro Tremonti, invitava — da quel momento in poi — ad utilizzare tutte le misure fiscali di indirizzo e di incentivo alle imprese per favorire l'innovazione e la ricerca. Si trattava di una scommessa che andava nella direzione di Kyoto. Tale ordine del giorno, ovviamente, è rimasto lettera morta. Probabilmente, se avessimo indirizzato in modo diverso tali finanziamenti, se non avessimo dato fondi ai notai che rinnovavano i propri salotti, alle imprese che costruivano capannoni inutili, e li avessimo, invece, offerti a chi scommetteva sull'innovazione, sul risparmio energetico e sulla ricerca, avremo oggi un paese più competitivo e più vicino al raggiungimento degli obiettivi di Kyoto.

È assolutamente necessario, pertanto, che tutti — Governo, imprese, sistema paese, anche singoli cittadini — si impegnino in tal senso. La formazione politica cui appartengo, la Margherita, DL-L'Ulivo, ha attuato una piccola, limitata misura, che anche in altre parti del mondo è stata messa in atto: azzerare le emissioni della

propria sede nazionale, finanziando — si tratta di un meccanismo « flessibile », anch'esso — la produzione di illuminazione attraverso l'energia solare, anziché il cherosene, in alcune zone dello Sri Lanka e dell'India meridionale. Si tratta di una piccola misura, che può essere adottata anche da privati: è chiaro che essa è limitata rispetto alla grande sfida che abbiamo di fronte. Tale grande sfida implica che la chiave di Kyoto attraversi tutte le politiche: dei trasporti, fiscali, economica, del territorio, eccetera. In tal senso, vogliamo proporre una discussione in Parlamento, se possibile, anche allargando l'ambito del consenso: sono d'accordo con ciò che diceva il collega Calzolaio, ossia che la mozione presentata dal collega Antonio Leone è meno stringente rispetto alla nostra, ma la sua ispirazione non è non condivisibile.

Ritengo, dunque, che vi possano essere anche le condizioni per un dialogo su tale terreno e voglio approfittare di questa giornata, importante per il mondo, per produrre nel nostro paese, nel nostro Parlamento e nel nostro Governo, una mutazione di rotta, senza la quale non potremo che subire un percorso già al termine. È, infatti, chiaro che il ritardo accumulato nel corso degli ultimi anni si potrà tradurre o in una grande spinta al cambiamento o in tante multe, in tante arretratezze, in tante sfide perdute, in tanti punti di competitività mancata per il nostro paese. Noi, ovviamente, vorremmo che si traducesse in una grande spinta al cambiamento.

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

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

ROBERTO TORTOLI, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio. Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi (ore 19,38).

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, in data 8 febbraio 2005, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi il senatore Emiddio Novi, in sostituzione del senatore Raffaele Iannuzzi, dimissionario.

Modifica nella denominazione di una componente politica del gruppo parlamentare Misto.

PRESIDENTE. Comunico che il vicepresidente del gruppo parlamentare Misto, in rappresentanza della componente politica Verdi-l'Ulivo, con lettera pervenuta in data 11 febbraio 2004, ha reso noto che la nuova denominazione della componente è: Verdi-l'Unione.

Modifica nella composizione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Luciano Pettinari, proclamato deputato nella seduta del 9 febbraio 2005, ha dichiarato di aderire al gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo.

Annuncio dell'esercizio temporaneo delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato, ai sensi dell'articolo 86, primo comma, della Costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che da parte della Presidenza della Repubblica è stata trasmessa, in occasione della missione ufficiale all'estero del Capo dello Stato a

decorrere dal 12 febbraio 2005, copia del seguente decreto, controfirmato dal Presidente del Consiglio dei ministri, in data 8 febbraio 2005: « Le funzioni del Presidente della Repubblica, non inerenti allo svolgimento della missione all'estero, sono esercitate, ai sensi dell'articolo 86, primo comma, della Costituzione, dal Presidente del Senato a decorrere dal 12 febbraio 2005 e, precisamente, dal momento in cui il Capo dello Stato lascerà l'Italia e fino al suo rientro nel territorio nazionale ».

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 15 febbraio 2005, alle 10:

1. — Svolgimento di interrogazioni.

(ore 15)

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

PECORELLA: Modifiche al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115 (*Approvata dalla II Commissione permanente della Camera e modificata dalla II Commissione permanente del Senato*) (3017-B).

— *Relatore:* Ghedini.

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

Disciplina delle attività nel settore funerario (4144-A).

e delle abbinate proposte di legge: BIONDI; BUTTI ed altri; BURTONE e MOLINARI; MASSIDDA ed altri (1444-1646-2664-3763).

— *Relatore:* Minoli Rota.

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

S. 2557 — Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (*Approvato dal Senato*) (5197).

e delle abbinate proposte di legge: GIBELLI e CAPARINI; ROSATO ed altri; COLLAVINI ed altri (1571-4876-5341).

— *Relatore:* Pezzella.

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

KESSLER, FINOCCHIARO, BONITO, CARBONI, RANIERI *: Disposizioni per conformare il diritto interno alla decisione quadro 2002/584/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri (*Approvata dalla Camera e modificata dal Senato*) (4246-B).

— *Relatore:* Pecorella.

*I firmatari hanno ritirato la loro sottoscrizione dalla proposta di legge.

6. — *Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Antonio Leone n. 1-00422 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici.*

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

S. 404 — d'iniziativa dei senatori: COZZOLINO e SERVELLO: Nuova regolamentazione delle attività di informazione scientifica farmaceutica e istituzione dell'albo degli informatori scientifici del farmaco (*Approvata dalla XII Commissione permanente del Senato*) (3204-A).

e delle abbinate proposte di legge: BOLOGNESI ed altri; LUSETTI ed altri; MAURA COSSUTTA; LUCCHESI ed altri; MILANESE; ANGELA NAPOLI e CAMINATI; CASTELLANI ed altri; CATANOSO ed altri; ZANELLA (342-1419-1479-1482-1572-1651-1870-3280-3301).

— *Relatore:* Minoli Rota.

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

BOSSI; VIGNI e BELLINI; MARTINAT ed altri; PECORARO SCANIO e LION; MANTINI ed altri; SANDRI ed altri; LUPI ed altri; VENDOLA e RUSSO SPENA: Principi in materia di governo del territorio (153-442-677-1065-3627-3810-3860-4707-A).

— *Relatore:* Lupi.

9. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge (previo esame e votazione di una questione pregiudiziale e di una questione sospensiva):*

PISAPIA ed altri: TRANTINO ed altri; SODA ed altri; BUFFO ed altri; PISAPIA ed altri; PISCITELLO: Disposizioni in materia di protezione umanitaria e di diritto di asilo (1238-1554-1738-3847-3857-3883-A).

— *Relatore:* Carrara.

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

GHEDINI ed altri: Disposizioni in materia di messa alla prova dell'imputato (3452-A).

— *Relatore:* Ghedini.

La seduta termina alle 19,40.

TESTO INTEGRALE DELLA RELAZIONE DEL DEPUTATO ANTONIO PEZZELLA SUL DISEGNO DI LEGGE N. 5197.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. L'Assemblea avvia oggi — dopo cinque mesi di esame in Commissione — la discussione del disegno di legge n. 5197 recante « Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose », già approvato dal Senato nella seduta del 29 luglio scorso, cui sono abbinate le proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341.

Prima di passare all'illustrazione dell'articolato, vorrei preliminarmente sottolineare come l'approvazione del provvedimento al nostro esame rappresenti per il settore dell'autotrasporto — visti in particolare l'ampio ventaglio di consensi ottenuto e la rapidità dei tempi — un passo determinante verso quella liberalizzazione del sistema che l'Europa richiede per la reale competitività sul mercato della mobilità delle cose e delle persone.

I cardini dell'impianto normativo del provvedimento di delega sono in particolare: relativamente all'autotrasporto di cose, il definitivo superamento del sistema tariffario, che lascia più ampi margini alla contrattazione fra le parti, consentendo alle imprese della domanda e dell'offerta di operare in una logica di mercato; relativamente all'autotrasporto di persone, la possibilità di esercitare le linee non solo in regime di concessione, ma anche dietro semplice autorizzazione, il che consente di puntare su operatori fortemente specializzati capaci di migliorare la nostra capacità di penetrazione anche sui mercati internazionali, valorizzando soprattutto il settore del turismo; relativamente, infine, alla revisione delle strutture organizzative pubbliche del sistema dell'autotrasporto, l'orientamento ad una crescente specializzazione, onde mettere a disposizione del settore organismi capaci di dare risposte immediate alle esigenze degli operatori.

Ricordo quindi che l'articolo 1 del disegno di legge reca una delega al Governo per l'adozione di uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, attività di autotrasporto di merci e organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci. Il termine per l'esercizio della delega principale è stabilito in sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento in esame. Entro due anni dallo stesso termine, il Governo può adottare ulteriori decreti legislativi, con fini integrativi o correttivi. I decreti legislativi sono adottati tutti su

proposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive. Sugli schemi dei decreti saranno chiamate ad esprimere il parere le competenti Commissioni parlamentari.

L'articolo 2 definisce i principi e criteri direttivi cui devono informarsi i decreti legislativi. In particolare, il Governo è chiamato ad assicurare: il riordino delle normative e il loro adeguamento alla disciplina comunitaria, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale; la concorrenza tra le imprese operanti nell'autotrasporto, sia in quello delle merci, sia in quello dei viaggiatori; la sicurezza della circolazione stradale e la sicurezza sociale; il coordinamento tra le disposizioni in materia di qualificazione dei conducenti di veicoli di cui alla direttiva CE n. 59 del 2003 e il sistema sanzionatorio della patente a punti di cui all'articolo 126-*bis* del nuovo codice della strada (decreto-legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni). Al riguardo va ricordato che la delega per l'attuazione, mediante decreto legislativo, della predetta direttiva è contenuta nel disegno di legge comunitaria per il 2004, attualmente all'esame in seconda lettura al Senato (S. 2742-B), ed in sede attuativa si provvederà — come evidenziato anche dalla XIV Commissione nel proprio parere — a coordinare le due disposizioni in maniera uniforme.

Oltre ai principi e criteri direttivi fin qui descritti — che hanno carattere generale, essendo validi per tutte le materie oggetto della delega — il provvedimento in esame prevede principi e criteri direttivi specifici, riferiti alle singole materie.

In particolare, nella materia dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, il Governo deve assicurare: l'eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dall'attuale regime concessorio — disciplinato in sostanza dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 369 del 1994 — ad un regime autorizzativo; l'introduzione di parametri intesi ad elevare gli *standard* di sicurezza e di

qualità dei servizi; il riordino dei servizi esistenti, nel rispetto delle competenze territoriali in materia di trasporto pubblico; la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche con l'introduzione di sanzioni amministrative a carico delle imprese in caso di perdita dei requisiti per l'esercizio dei servizi o — a quanto sembra — di mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione per gli adempimenti formali di carattere documentale. In proposito, giova ricordare che sui servizi automobilistici interregionali lo Stato conserva le funzioni ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, articolo 3, comma 1, lettera c).

In materia di autotrasporto di merci il Governo è chiamato ad introdurre una liberalizzazione regolata del settore, prevedendo il raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi assicurando inoltre: il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'autotrasporto delle merci, vale a dire il superamento dell'attuale sistema in base al quale le tariffe massime e minime del servizio sono fissate dal soggetto pubblico; la libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci; la forma scritta dei contratti di trasporto e l'applicazione degli usi e delle consuetudini in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta; la responsabilità del vettore per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare di quelle sul carico dei veicoli, sui tempi di guida e di riposo dei conducenti e sulla velocità massima consentita. Deve inoltre essere prevista la responsabilità, ove accertata, anche del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, che agiscono nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni; e deve prevedersi la nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente per effetto delle violazioni delle norme sulla circolazione stradale e delle altre di cui si è detto. Sempre in materia di attività di autotrasporto, il

Governo deve altresì assicurare: l'individuazione di un sistema di certificazione di qualità per il trasporto su strada delle merci a carattere particolare, come le merci pericolose, le derrate alimentari, i rifiuti industriali e tossici o i prodotti farmaceutici; la possibilità di accordi di diritto privato tra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto e l'introduzione di strumenti che consentano il pieno e puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione. In proposito ricordo che attualmente il mercato dell'autotrasporto di merci è disciplinato fondamentalmente dalla legge n. 298 del 1974, la stessa che ha istituito l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e ha previsto il sistema obbligatorio delle tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada.

In materia di organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, infine, l'Esecutivo deve procedere al riordino e alla razionalizzazione delle strutture e degli organismi operanti nel settore, in particolare prevedendo l'attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto delle funzioni di proposta degli indirizzi e delle strategie di governo del settore, anche in materia di controlli, monitoraggio e studio. Il Governo deve altresì assicurare la riforma del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, in particolare prevedendo l'attribuzione ad essi anche di compiti di gestione operativa. La riforma del sistema organizzativo deve avvenire nel rispetto delle professionalità esistenti. Il riordino si rende infatti necessario a seguito del passaggio alle province — disposto dal decreto legislativo n. 112 del 1998 — di alcune funzioni precedentemente svolte dai comitati provinciali e dal comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.

L'articolo 3 del disegno di legge in esame abroga l'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001, che detta una norma di interpretazione autentica dell'ultimo comma del-

l'articolo 26 della legge n. 298 del 1974. In sostanza, l'articolo 3 è collegato alla scelta del provvedimento in esame di preferire il contratto in forma scritta, come si è visto all'articolo 2, comma 2, lettera *b*), numeri 4) e 6). Occorre infatti ricordare che la legge n. 298 del 1974 prevede che, al momento della conclusione del contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi, chi effettua il trasporto debba annotare, nella copia del contratto da consegnare al committente, gli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, da cui risulti il possesso dei requisiti di legge. L'omissione comporta la nullità del contratto.

L'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001 — che si intende ora abrogare — stabilisce che la norma suddetta si interpreta nel senso che l'obbligo di annotare i dati sulla copia del contratto di trasporto non implica l'obbligo di utilizzare la forma scritta per il contratto di trasporto, e che pertanto l'annotazione deve essere fatta — e se non è fatta il contratto è nullo — soltanto nel caso in cui le parti abbiano scelto di stipulare il contratto in forma scritta. Il disegno di legge in esame prevede quindi, alla luce dell'abrogazione detta, a dettare una disciplina per la composizione delle controversie, prevedendo la decadenza delle azioni da esercitare e dando alle parti facoltà di procedere, di comune accordo, in sede arbitrale. Anche per le azioni legali già in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, è data facoltà alle parti di ricorrere alla composizione in sede extragiudiziale.

L'articolo 4, infine, stabilisce che dall'attuazione del provvedimento in esame non devono derivare oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Ciò premesso, va evidenziato come un elemento centrale dello spirito in cui si inquadra il disegno di legge in esame sia quello di attribuire ad organismi quali la direzione della motorizzazione, la Consulta generale dell'autotrasporto e l'albo degli Autotrasportatori la funzione di strutture in grado di sostenere il grande processo di trasformazione che sta attra-

versando il settore, mettendole in condizione di svolgere un ruolo di forte pressione nel processo di modernizzazione, che va orientato verso il raccordo del sistema dei trasporti e della logistica verso una nuova frontiera, ovvero verso un sistema funzionalmente integrato di trasporti e logistica, che dà l'esatto concetto di come trasporti e logistica debbano diventare un'unica cultura, espressa da aziende strutturalmente ed organizzativamente capaci di rispondere ai nuovi mercati globali. I tempi di tale processo stringono e le risposte devono essere immediate e certe; ma senza che con questo il Parlamento abdichi al suo ruolo, che è quello di legiferare con spirito costruttivo e finalizzato. Le aziende di settore, ma anche le imprese manifatturiere, le imprese agricole, le imprese del commercio, hanno necessità di avere operatori competitivi capaci di razionalizzare i loro processi organizzativi, per operare offrendo servizi a costi sempre più bassi, qualitativamente efficienti e fortemente competitivi, sia rispetto alle imprese di autotrasporto e logistica dei concorrenti storici dell'Italia, Francia e Germania, sia e soprattutto rispetto ai paesi dell'est.

Peraltro, l'impianto normativo, così come formulato, lascia la possibilità di un monitoraggio della evoluzione dell'assetto delle regole, quando dai principi per il riassetto del settore, contenuti nelle leggi in esame, passa ai decreti legislativi di attuazione rispetto alle tre materie oggetto della delega. Al comma 3 dell'articolo 1 è previsto infatti che gli schemi dei decreti legislativi siano trasmessi entro sei mesi alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso il parere, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, dai competenti organi parlamentari.

Va quindi sottolineato come la materia sia particolarmente complessa e come le richieste di settore saranno attentamente valutate in sede attuativa, anche in considerazione di una situazione congiunturale sempre più incidente, per la variabilità anche delle norme di riferimento,

soprattutto di quelle comunitarie. Le materie dei decreti legislativi, come richiamate dall'articolo 2, comma 2, sono ampie ed articolate e, su questi temi, il Governo ed il Parlamento dovranno fare in modo di assicurare che il settore sia regolamentato e disciplinato da regole eque, condivise, virtuose nell'innescare processi operativi sani e di forte proiezione nel tempo e sui mercati.

Ricordo quindi che i provvedimenti in esame sono stati oggetto di un ampio ed approfondito esame in sede referente da parte della Commissione Trasporti, che ne ha avviato l'esame il 22 settembre scorso svolgendo — in tale ambito — un'attenta istruttoria legislativa ed una serie di audizioni per approfondire i temi e raccogliere le istanze del settore, in modo da tradurle in proposte migliorative dei decreti legislativi che verranno al parere delle Camere. In particolare, sono state svolte le audizioni di rappresentanti della Consulta generale per l'autotrasporto, del comitato centrale albo autotrasportatori e delle organizzazioni sindacali.

Nel corso dell'esame in sede referente la Commissione ha quindi esaminato e discusso le proposte emendative presentate, ritenendo peraltro opportuno tenerle presente — così come le osservazioni formulate nel corso delle audizioni svolte e le previsioni delle abbinate proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341 — soprattutto ai fini della successiva fase attuativa della delega, dando in tal modo la priorità all'esigenza di un iter accelerato in questa fase. Ciò, in particolare, alla luce del fatto che — come evidenziato più volte dal rappresentante del Governo, sottosegretario Uggè — si tratta di un testo di delega su cui « si è registrata la convergenza di tutto il settore dell'autotrasporto, eccetto che per taluni, limitati aspetti, sui quali alcune parti si sono astenute, nonché di quello della produzione ». Appare pertanto opportuno ribadire l'opportunità che il provvedimento sia approvato al più presto, anche in modo da consentire al Governo di predisporre in tempi rapidi i decreti legislativi di attuazione in un clima di concordia tra le parti

interessate ed al Parlamento di poterli esaminarli nei tempi e con le modalità dovute.

Alla luce delle considerazioni testè svolte, la IX Commissione, il 9 febbraio scorso, ha deliberato di conferire il mandato al relatore a riferire in senso favorevole a questa Assemblea sul disegno di legge n. 5197, nel testo trasmesso dal Senato.

Quanto, infine, ai pareri espressi dalle Commissioni competenti in sede consultiva va sottolineato come tutte abbiano espresso una valutazione favorevole sul testo del provvedimento con talune segnalazioni che saranno certamente tenute nella debita considerazione nella fase attuativa della delega legislativa e nel parere che le Commissioni parlamentari saranno chiamate ad esprimere su tali atti.

In particolare, per quanto attiene alle osservazioni formulate dalla Commissione Bilancio, relativamente in particolare all'opportunità di corredare — analogamente a quanto previsto in precedenti leggi di delega — i provvedimenti attuativi di relazione tecnica ed all'esigenza di fare in tale sede più opportunamente riferimento, per la valutazione di invarianza degli oneri di cui all'articolo 4, « all'aggregato della finanza pubblica » anziché al « bilancio dello Stato », sembra opportuno dare attuazione a tali rilievi con la presentazione di uno specifico atto di indirizzo parlamentare. Infine, come già evidenziato in precedenza, si potrà certamente tenere conto della condizione espressa dalla Commissione Politiche dell'Unione europea nel proprio parere in sede attuativa coordinando i contenuti dei provvedimenti attuativi con la « delega di recepimento », prevista dal disegno di legge comunitaria 2004. Le medesime considerazioni possono essere svolte anche per quanto attiene all'esigenza di maggiore specificazione evidenziata dal Comitato per la legislazione nel proprio parere.

Appare infine opportuno ricordare che, come evidenziato dalla I Commissione, la materia oggetto del provvedimento in esame appare riconducibile agli ambiti di competenza esclusiva dello Stato, ai sensi

dell'articolo 117, secondo comma, della Costituzione, con particolare riferimento alle materie della « tutela della concorrenza », dell'« ordinamento civile e penale », dell'« organizzazione amministrativa dello Stato », degli « enti pubblici nazionali » e dell'« ordine pubblico e sicurezza ».

In conclusione, considerata l'importanza delle previsioni del disegno di legge in esame per l'intero settore e tenuto conto dell'ampio lavoro svolto congiuntamente dal Governo,

dal Parlamento e dalle associazioni di categoria sul testo al nostro esame, si raccomanda all'Assemblea una rapida approvazione del disegno di legge n. 5197.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 21,55.