

– voglio ricordarlo – è stato approvato all'unanimità anche nella scorsa legislatura.

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

PIERLUIGI MANTINI. Signor Presidente, il voto favorevole del gruppo della Margherita è stato già preannunciato in sede di discussione sulle linee generali e di esame degli emendamenti. Dunque, non resta che ricapitolare i punti essenziali della nostra posizione favorevole ad una normativa che, sia pure in termini limitati e parziali, migliora l'attuale legislazione attuativa del gratuito patrocinio (articolo 24 della Costituzione) razionalizzando l'accesso allo stesso.

Le modifiche essenziali sono state già ricordate; ritengo che la più importante sia quella relativa alla facoltà concessa ai giovani professionisti, cioè a chi ha un'anzianità almeno di due anni, di essere inseriti nell'elenco degli avvocati per il patrocinio a spese dello Stato. Si superano, così, discriminazioni spesso esistenti non solo nelle normative relative agli avvocati, ma anche in quelle concernenti altre categorie e settori professionali, che determinano situazioni di svantaggio nei confronti dei professionisti più giovani.

Il provvedimento in esame è sicuramente utile poiché, oltre a confermare punti già previsti dal testo unico del 2002, contiene anche altre previsioni in cui si articola il diritto di difesa per i meno abbienti. Mi riferisco, ad esempio, alla nomina dei consulenti tecnici, che possono essere ora scelti anche al di fuori del distretto di corte d'appello, sempre però senza aggravio di spese di trasferta o spese aggiuntive. Lo stesso vale anche per la figura, di notevole rilievo nei processi penali, del sostituto del difensore e dell'investigatore, cioè di chi può svolgere attività di investigazione difensiva. Anche in questo caso, vi è la possibilità di nominare tali figure ausiliarie del difensore fuori dal distretto di corte d'appello, sempre senza aggravio ulteriore di spesa.

Viene, così, a configurarsi in modo più razionale l'accesso al gratuito patrocinio. Non possiamo che salutare con favore e, dunque, con un voto favorevole questo provvedimento.

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

SERGIO COLA. Signor Presidente, sarebbe veramente assurdo ed annoierebbe gli ascoltatori reiterare le argomentazioni che abbiamo più volte sostenuto in sede di discussione sulle linee generali. Abbiamo anche chiarito l'ulteriore aspetto relativo all'articolo 3 ed al parere contrario della Commissione bilancio. Quindi, non possiamo che esprimere il nostro consenso al provvedimento in esame, che riteniamo benefico e positivo sotto due aspetti.

Innanzitutto, esso tutela i meno abbienti assicurando loro una difesa all'altezza della situazione, che è ben distinta dalla difesa d'ufficio, che purtroppo, il più delle volte, è una vera e propria farsa. In secondo luogo, si è dato spazio soprattutto ai giovani. Non vi dico l'entusiasmo ed il consenso che ha riscosso tale provvedimento nell'ambito dell'ordine forense, nell'ambito dell'avvocatura e, soprattutto, tra i giovani, che con la modifica del periodo di iscrizione minimo da sei a due anni vedono mutate le loro prospettive. Finalmente, infatti, non devono aspettare tanto tempo per incominciare a vedere i frutti della loro attività professionale.

Per tutti questi motivi, il gruppo di Alleanza Nazionale, a nome di cui parlo, esprimerà un voto favorevole sul provvedimento in esame.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, mi richiamo per brevità alle dichiarazioni di voto dei colleghi Pisapia e Mantini. Mi limito pertanto ad annunciare il voto favorevole delle componenti politiche Verdi-L'Unione, Comunisti italiani, Socialisti democratici italiani e Popolari-UDEUR.

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

FRANCESCO BONITO. Il gruppo dei Democratici di sinistra esprimerà un voto favorevole all'approvazione della proposta di legge in discussione, che riguarda 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.

Tale proposta di legge riguarda, ancorché per aspetti certo importanti, ma comunque non particolarmente ampi, una materia che, viceversa, è di straordinaria importanza, giacché essa interviene sulla materia delle spese di giustizia, in particolare sugli oneri difensivi a carico dello Stato, nell'ambito della disciplina sul gratuito patrocinio.

È noto che nel corso della scorsa legislatura sono state approvate da questo Parlamento in siffatta materia norme di grande importanza, che sono andate nella direzione di aumentare la platea dei soggetti che potenzialmente possono avvalersi del beneficio del quale stiamo trattando. Ciò nondimeno, nel momento stesso in cui approvavamo quelle norme di maggior favore, ci rendevamo conto — e lo denunciavamo da più parti — che in ogni caso quella era una materia che avrebbe meritato ulteriori interventi, dato che è convinzione di tutti che un modello giurisdizionale degno di una società democratica debba prevedere una possibilità di difesa e debba tutelare il diritto fondamentale a difendersi in giudizio nel modo meno oneroso possibile.

È chiaro ed evidente, infatti, che maggiore è l'onere per l'accesso alla giustizia, meno democratica è quella società che quegli oneri mantiene a livelli elevati. Noi abbiamo già fatto molto nella scorsa legislatura ed il testo unico, del quale oggi ci occupiamo (almeno in quelle parti che saranno modificate), ha inteso nel 2002 raccogliere anche gli sforzi compiuti nella XIII legislatura, al fine di ridisegnare un quadro normativo di maggiore certezza,

maggior coordinazione e maggiore sistematicità, rispetto ad una materia che si appalesa come essenziale per individuare il grado di democrazia della società italiana.

Ciò rende anche chiara la ragione per la quale, nel momento in cui abbiamo esaminato, nelle Commissioni giustizia di Camera e Senato, il testo proposto dall'onorevole Pecorella, tale testo ha poi ricevuto il consenso ampio delle Commissioni, tanto che in prima lettura la Camera dei deputati si esprime in sede legislativa, così come, del pari, il Senato si pronunciò analogamente in sede deliberante. Una volta tornato il testo qui alla Camera, a seguito delle modifiche introdotte, delle quali abbiamo parlato, non è stato possibile reiterare un voto in sede legislativa, giacché al trasferimento a tale sede si è opposta — peraltro in maniera non molto comprensibile — l'autorità del Governo.

Ma proprio l'iter che ho inteso sintetizzare rende chiaro ed evidente che, sulla proposta, vi è un'ampia convergenza di opinioni che rende assolutamente semplice la considerazione dalla quale ho preso le mosse: mi riferisco al fatto che esprimeremo un voto favorevole sul provvedimento in esame. Peraltro, le modifiche in ordine alle quali esprimeremo il nostro voto, come abbiamo già ampiamente detto ed illustrato, ci appaiono assolutamente condivisibili.

La proposta del collega Pecorella aveva preso le mosse da una constatazione semplice: il lavoro precedentemente svolto dalla Camera e dal Senato in ordine all'espressione del parere con riferimento al decreto del Presidente della Repubblica recante il testo unico non era stato immune da errori.

D'altra parte, nel momento in cui si pone mano — lo dicevo prima e lo ribadisco adesso — ad una rielaborazione, ad una sintesi normativa, quale quella in cui si sostanzia la formazione di un testo unico, forte è il rischio di cadere in errori e contraddizioni, di replicare incongruità e di affermare improprietà. È ciò che è accaduto con il testo unico n. 115 del

2002. Nella prima stesura, in particolare, non era stata prevista la possibilità, da parte dell'utente della giustizia, di avvalersi di un qualsivoglia avvocato iscritto negli ordini nazionali e ovunque operante, giacché la possibilità di avvalersi di un avvocato iscritto negli elenchi degli avvocati previsti dalla legge per il gratuito patrocinio era limitata a quelli che esercitavano nel distretto.

Questo intendimento, peraltro, era stato giustificato con un ragionamento errato: in questo modo — si sostenne — si limita la scelta, giacché una scelta diversa sarebbe di per sé onerosa. Se un difensore di Milano deve esercitare il suo ministero a Bari, evidentemente, oltre a quello dell'onorario, lo Stato dovrà assumere gli oneri delle trasferte, con i corollari previsti dalle tabelle professionali.

Abbiamo riscontrato che così non è, giacché un'altra norma di ordine generale poneva una limitazione a tali oneri; mi riferisco alla disposizione, contenuta in altra norma del testo unico, che limitava, nell'ipotesi appena descritta, l'onere dello Stato, escludendo esplicitamente le spese di trasferta e le altre connesse alla missione.

Rimane, pertanto, una modifica sostanziale, strutturale, democratica e culturalmente avanzata: l'utente della giustizia potrà scegliere il proprio difensore nell'ambito di tutti gli avvocati che hanno espresso la loro disponibilità ad accettare mandati nell'ambito della disciplina del gratuito patrocinio, a spese dello Stato. Di qui, la grande importanza di un principio siffatto, dal momento che soltanto l'elemento fiduciario potrà limitare e guidare la scelta dell'utente (non vi sono limitazioni di altro tipo e di altra natura).

Vorrei ricordare che, nel momento in cui una disciplina positiva incide, limitandolo, sul diritto di difesa, quella disciplina, oltre a subire un forte sospetto di incostituzionalità, al di là del rigoroso discutere formale riferito alla Costituzione, si palesa comunque come una norma ingiusta, giacché va a limitare un diritto fondamentale del cittadino.

Rimane la questione importante che abbiamo dovuto delibare poc'anzi, a margine dell'approvazione dell'articolo 3, introdotto, come noto, dal Senato, in sostituzione dell'articolo 3 precedentemente approvato dalla Camera e soppresso dal Senato.

L'articolo 3 introdotto dal Senato ha inteso correggere un errore materiale. Credo di non essermi sbagliato quando, poc'anzi, facevo riferimento alla prassi, giacché l'errore ha corretto proprio il testo della legge del 1990 che contemplava il termine « difensore » e che, nell'ambito del testo unico, era venuto meno. Pertanto, opportunamente, si era continuato ad applicare una norma che aveva assunto una forma diversa, dunque ritengo di aver parlato correttamente di prassi.

Concludo, Presidente, ribadendo il voto favorevole del gruppo dei Democratici di sinistra sulla proposta di legge in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

ALDO PERROTTA. Signor Presidente, intervengo per ringraziare il relatore dell'ottimo lavoro svolto e per annunciare il voto favorevole del gruppo di Forza Italia sulla proposta di legge in esame.

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

**(Votazione finale ed approvazione
— A.C. 3017-B)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sulla proposta di legge n. 3017-B, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(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):

<i>(Presenti</i>	367
<i>Votanti</i>	365
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	183
<i>Hanno votato sì ...</i>	365).

Inversione dell'ordine del giorno (*ore 16,17*).

ANTONIO LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, intervengo per proporre all'Assemblea un'inversione dell'ordine del giorno. In particolare, chiederei di passare immediatamente all'esame del provvedimento di delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose, di cui al punto 4 dell'ordine del giorno.

Si tratta di un provvedimento voluto dalle categorie, già approvato dal Senato, che troverebbe facile conclusione. Rilevo tuttavia che, non essendo ancora stato espresso il parere della Commissione bilancio, nel caso in cui l'inversione dovesse essere approvata, si dovrebbe procedere ad una breve sospensione della seduta.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Zorzato, presidente del Comitato permanente per i pareri della V Commissione, se ritenga che il prescritto parere sul disegno di legge n. 5197 possa essere espresso nel giro di quindici-venti minuti.

MARINO ZORZATO, *Presidente del Comitato permanente per i pareri della V Commissione*. Signor Presidente, ritengo che entro venti minuti, Governo permettendo, il Comitato sia in grado di esprimere il parere di sua competenza.

PRESIDENTE. Se non ci sono obiezioni, può rimanere dunque stabilita l'inversione dell'ordine del giorno proposta dal deputato Antonio Leone.

(Così rimane stabilito).

Sospendo pertanto la seduta.

La seduta, sospesa alle 16,20, è ripresa alle 17.

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 abbinare proposte di legge: Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri. (1571-4876-5341).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali.

(Esame degli articoli – A.C. 5197)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato.

Avverto che le Commissioni I (Affari costituzionali) e V (Bilancio) hanno espresso i prescritti pareri (*vedi l'allegato A – A.C. 5197 sezioni 1 e 2*).

Avverto che prima dell'inizio della seduta sono stati ritirati gli emendamenti Gibelli 2.5, 2.46, 2.27, 2.28 e 2.47.

(Esame dell'articolo 1 - A.C. 5197)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 e delle proposte emendative ad esso presentate (*vedi l'allegato A - A.C. 5197 sezione 3*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Lettieri. Ne ha facoltà.

MARIO LETTIERI. Signor Presidente, il problema dell'autotrasporto e dei trasporti in genere nel nostro paese è di prima grandezza. Purtroppo, come noto, nel Mezzogiorno esso è ancora più grave. Infatti, il deficit infrastrutturale è rilevabile dal fatto che, rispetto alla media italiana, le infrastrutture ferroviarie e viarie sono pari appena al 61 per cento. Vi è un bisogno assoluto di estendere e migliorare la rete ferroviaria. Urge estendere l'alta velocità fino a Reggio Calabria, da un lato, e sulla Salerno-Potenza-Taranto, dall'altro. Ad esempio, non so se il ministro e i sottosegretari siano a conoscenza - non me ne voglia il sottosegretario, ma in questo momento non lo vedo attento - che per raggiungere Salerno da Potenza, anche con l'Eurostar, si impiega un'ora e 45 minuti per coprire una distanza chilometrica di appena 100 chilometri. Inoltre, vorrei ricordare che i porti di Salerno e Taranto, anche per promuovere l'intermodalità di un trasporto razionale e la concreta realizzazione delle cosiddette « autostrade del mare », sono oggettivamente al servizio anche del territorio lucano.

Le tratte ferroviarie Potenza-Foggia e Taranto-Sibari, che furono lo scorso anno interessate da due gravi incidenti, sono essenziali anche per il trasporto merci. A questo proposito, oltre a sollecitare il miglioramento delle tratte e del servizio anche per i pendolari, invito il Governo a far istituire il servizio merci, perché da Potenza verso il nord, via Foggia, gli « intelligentoni » che amministrano le ferrovie non hanno istituito tale

servizio, con grave danno degli operatori locali. Altro che sostegno alle imprese del Mezzogiorno!

Gli imprenditori lucani - e non solo quelli - che intendono investire in questa come nelle altre regioni meridionali hanno bisogno di servizi qualificati, di trasporti efficienti, oltre che di agevolazioni fiscali e contributive. Ma di tutto ciò non vi è traccia nei programmi e nelle leggi finanziarie approvate dal Governo, che in modo un po' patetico continua a declamare, ad annunciare ed a promettere. Probabilmente i ministri interessati non si parlano tra di loro e non concordano sugli interventi necessari coordinati da attuare in tempi brevi e medi.

Si continua a fare propaganda, in particolare sulla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Si dimentica che esso servirà a poco o niente, se non si adeguerà l'autostrada A3, se non si potenzieranno le ferrovie meridionali, se non si creerà una rete di porti ed aeroporti e, soprattutto, se non si ha chiara la visione strategica del ruolo del Mezzogiorno rispetto ai traffici mondiali, non solo dai paesi del Maghreb, ma anche dalla Cina e dall'India, le cui economie hanno crescite tali da portare ad un'oggettiva intensificazione degli scambi.

Ieri - secoli addietro - era Venezia il centro dei traffici con l'Oriente. Oggi non può che essere il Mezzogiorno, con i suoi porti ed aeroporti. Perciò non vi è tempo da perdere nell'organizzare un'efficiente logistica e un moderno sistema intermodale di trasporto per le merci e per le persone. Campania, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria, Basilicata, Molise, già oggi, nonostante le gravi carenze cui ho fatto cenno, attraggono turisti anche dal Giappone ed un traffico merci in porti importanti, quali Taranto e Gioia Tauro, che sono fra i quattro porti più importanti del nostro paese per il traffico delle merci. Se vi fosse una migliore logistica e migliori collegamenti ferroviari e stradali, essi avrebbero sicuramente un ulteriore sviluppo, così come i porti di Bari e di Brindisi.

Lo so che il Governo, e forse numerosi colleghi della maggioranza, guardano se

non con fastidio sicuramente con una certa indifferenza alle rivendicazioni avanzate dalle regioni meridionali per il corridoio n. 8 o per il reale finanziamento della trasversale A3 Potenza-Melfi-Foggia, che snellirebbe il traffico sud-nord all'altezza di Lauria, località nota ai più per le recenti gravi vicende del blocco per tre giorni di centinaia di automobilisti, semplici cittadini con la famiglia e autotrasportatori, a causa di una normale nevicata. A questo proposito è davvero singolare che il ministro Lunardi e l'ANAS puniscano i camionisti, anziché i responsabili veri, vale a dire quei dirigenti incapaci che non hanno impartito tempestivamente le disposizioni del caso né hanno garantito il necessario coordinamento. Di ciò, tuttavia, parleremo domani, in occasione della discussione della mozione di sfiducia nei confronti del ministro Lunardi, il quale, intanto, faccia il ministro: si preoccupi delle ferrovie e delle strade già finanziate o già programmate, come il collegamento ferroviario Ferrandina-Matera-Bari e il collegamento viario Matera-Altamura-Bari.

Si lasciano senza manutenzione e senza potenziamento non solo le linee ferroviarie che ho citato all'inizio dell'intervento, ma anche alcune apparentemente secondarie ma ritenute strategiche anche per fini di protezione civile o militari, come la Gioia del Colle-Rocchetta Sant'Antonio, in provincia di Foggia. È netta la sensazione — lo ripeto — che i ministri e gli amministratori dell'ANAS e delle ferrovie non si siano mai seduti insieme per discutere ed ipotizzare un sistema infrastrutturale organico ed efficiente, in grado di rendere agevole la mobilità delle persone e delle merci. Ciò, ovviamente, vale per l'intero paese, non soltanto per il Mezzogiorno, nel quale la situazione è più drammatica. Tuttavia, il recente sciopero dei ferrovieri per la sicurezza e le proteste dei pendolari del nord sono sintomatici e rivelatori di un malessere diffuso in tutto il paese. Ma il Governo non ha questa consapevolezza, così come non ha la consapevolezza del fatto che il Mezzogiorno non uscirà, nonostante gli sforzi degli amministratori

regionali e locali, dalla sua attuale condizione di svantaggio se non si realizzerà un serio piano infrastrutturale.

Ritengo che il Presidente del Consiglio, anziché fare dell'ironia sciocca sul logo « Unione » adottato recentemente dal centrosinistra, farebbe meglio a cimentarsi con questi problemi concreti, che riguardano milioni di cittadini italiani e la cui soluzione è compito del Governo. Egli forse pensa che i cittadini, e soprattutto i cittadini meridionali, continueranno ancora a credere al sogno che sollecitò con il famoso pennarello e con la lavagnetta nel salotto di Bruno Vespa. Voglio ricordare che dopo quattro anni di governo fallimentare i sogni, anche per i più ingenui, sono svaniti. Non poteva che essere così: prima o poi, la crudezza della realtà prevale e la realtà è che questo Governo non ha fatto nulla ed è stato contro il Mezzogiorno e, nel caso specifico, contro il sistema dell'autotrasporto nel nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Saluto gli studenti e gli insegnanti della scuola media « Lorenzo Lotto » di Monte San Giusto (Macerata), che assistono ai lavori dalle tribune (*Applausi*).

Saluto, altresì, calorosamente la delegazione parlamentare di El Salvador, composta dagli onorevoli Francisco Merino, Vicepresidente del Parlamento salvadoregno, Julio Gamero, membro della Commissione finanze, e Hugo Martinez, membro della Commissione affari esteri (*Applausi*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non ci sfugge l'importanza e la delicatezza di un provvedimento come quello al nostro esame per un settore, quello dell'autotrasporto, che tutti noi sappiamo essere assolutamente cruciale per lo sviluppo economico e produttivo del paese; e neppure ignoriamo l'attesa che attorno a questi problemi si registra tra tutte le categorie interessate.

In terzo luogo, riteniamo che si debba rafforzare il sistema delle sanzioni, che nella legge delega è trattato invece in modo generico, se non proprio criptico, sapendo che è anche attraverso un efficace e certo meccanismo di sanzioni che si possono affrontare al meglio i temi delicatissimi legati alla sicurezza della circolazione. Pensiamo che si debba, come dicevo poco fa, intervenire nel merito degli accordi di settore per determinare un periodo di transizione, per disciplinare immatricolazioni e utilizzi nell'autotrasporto per conto proprio. Rifiutiamo troppo generici, se non talvolta addirittura inesistenti, riferimenti per il rilascio delle autorizzazioni per il trasporto delle merci pericolose, per il disincentivo dei viaggi a vuoto, per la distribuzione delle merci in ambito urbano.

Infine, siamo convinti che questo settore sia penalizzato eccessivamente dall'attività di intermediazione svolta dai soggetti che non dispongono di alcun mezzo e che, quindi, tale anomalia, che comporta un aggravio di spese non indifferente, debba essere adeguatamente colpita e corretta.

Per concludere, sappiamo che questo provvedimento, da solo, non potrà comunque realizzare la riforma dell'autotrasporto, riforma che può concretizzarsi solo se accompagnata da un'organica politica industriale che guardi ai temi decisivi della dimensione e dell'efficienza delle imprese, della regolazione all'accesso al mercato e della professione. Invece — e concludo — quella che ci proponete oggi, è una delega troppo ampia e troppo generica; ci chiedete, in sostanza, una sorta di fiducia: prendere o lasciare!

Il nostro spirito, quello con il quale ci siamo accostati a questo provvedimento, è stato e sarà costruttivo, come lo dimostrano le proposte che abbiamo avanzato, limitate e concrete, ma tutto ci può essere chiesto, fuorché dare la fiducia ad un ministro che si è rivelato, in questo e in molti altri settori della politica dei trasporti, un ministro assolutamente inefficiente ed inadeguato (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

ANTONIO PEZZELLA, Relatore. Signor Presidente, la Commissione esprime parere contrario su tutte le proposte emendative presentate all'articolo 1.

PRESIDENTE. Il Governo?

PAOLO UGGÈ, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Rosato 1.1 e Raffaldini 1.40.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, iniziamo l'esame delle proposte emendative nella difficoltà derivante dalla posizione di totale chiusura del Governo e del relatore.

Comprendiamo l'indicazione del Governo di procedere con urgenza, ma credo che tale invito non debba tradursi nella non disponibilità ad esaminare le proposte emendative dei gruppi dell'opposizione. L'urgenza, inoltre, avrebbe dovuto riguardare tutti. Tuttavia, il provvedimento in esame è stato fermo per mesi a causa della mancanza di volontà da parte del Governo di calendarizzarlo per l'esame dell'Assemblea.

Il mio emendamento 1.1 è un emendamento di principio, che stabilisce che tutte le normative e gli atti del Governo, anche in esecuzione della delega, debbano essere adottati nel rispetto dei poteri e delle competenze spettanti alle regioni, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, e dei poteri e delle competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano. Dunque, non si tratta di un emendamento ultroneo. In tanti casi (lo sa meglio di noi), la Corte costituzionale si è trovata a dirimere le controversie tra le regioni e l'autorità

centrale su materie complesse per le quali, in alcuni casi, è prevista la competenza concorrente. Riteniamo che questa definizione di principio vada riportata con precisione.

Il provvedimento in esame è abbastanza confuso nella sua articolazione. Esso comprende criteri di delega, normative che entrano in vigore immediatamente, questioni che riguardano l'autotrasporto ed il trasporto pubblico locale, con tutto quello che ne consegue (ne discuteremo con chiarezza durante l'esame del nostro emendamento soppressivo). Il nostro emendamento, che — lo ripeto — è una proposta emendativa di principio, come lo sarà anche la successiva vertente sulla stessa materia, stabilisce con chiarezza uno dei paletti entro cui il Governo deve muoversi, vale a dire le proprie competenze.

Il rapporto con le regioni su questa materia e, più in generale, sul problema della logistica e della mobilità, ove si considerino anche le procedure e le leggi che devono regolamentare il traffico ed i problemi riguardanti l'inquinamento ambientale, richiede una stretta definizione delle competenze. In questo senso, attendo che, con coerenza, si proceda all'approvazione di questo emendamento.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, anche per noi è difficile parlare di fronte all'atteggiamento del Governo, in base al quale qualsiasi cosa si dica, anche se la si ritiene giusta, non la si può accogliere, perché il tempo scorre e c'è bisogno di fare in fretta.

Mi sembra che questo non sia rispettoso non solo del principio stesso dell'attività parlamentare, ma neanche di un principio che riguarda la legge delega. Quando si definisce una legge delega, occorre che i principi ed i criteri siano particolarmente precisi e ricchi, altrimenti la delega, essendo molto ampia, può essere una cosa non buona per la stessa legge.

D'altra parte, così prevede il regolamento della Camera.

Ebbene, qui invece c'è una chiusura totale; si vuole andare avanti un po' a testa bassa. È capitato altre volte che, volendo andare avanti a testa bassa, dopo si sia inciampati. Mi limito ad un esempio recente, che riguarda la riforma del codice della strada. Avevamo detto, nel 2003, di stare attenti su due punti: il primo, relativo al pagamento di una cauzione per poter accedere ad un giudice di pace, considerato che, per far valere i propri diritti, si era previsto, appunto, il pagamento di una cauzione. Guarda caso — avanti a testa bassa! — la Corte costituzionale ha «cassato» la norma. Inoltre, avevamo detto di stare attenti alle sanzioni accessorie per infrazioni rilevate automaticamente da macchinette senza la contestazione immediata, perché il problema dei punti incide sulla patente, che è personale (non è, infatti, un libretto di circolazione). La Corte costituzionale si è pronunciata anche su questo punto; ciononostante, non si comprende e si vuole andare ugualmente avanti.

Su questi emendamenti — e ho concluso —, il Governo — e ciò accade qualunque sia la legge che esaminiamo — ha una posizione incredibile; si parla di rispetto dei poteri e delle competenze delle regioni, di quelle a statuto speciale, delle province autonome di Trento e Bolzano, ma il Governo boccia l'emendamento. Guai a fare un richiamo al rispetto delle competenze specifiche delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano! Anche in questo caso, noi facciamo tale richiamo, ma l'emendamento viene bocciato. La scorsa settimana discutemmo l'inserimento di analogha previsione in un altro provvedimento sul trasporto pubblico locale; constatiamo che, sempre a testa bassa, si vuole andare avanti nel non riconoscere le competenze specifiche previste dalla Costituzione, inizialmente volute dalla *devolution* e poi spostate invece in un grande centralismo statale, che continuamente viene riproposto.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, intervengo per esprimere la contrarietà del nostro gruppo agli emendamenti proposti dai deputati Rosato e Raffaldini e per precisare alcune questioni che stanno alla base del nostro diniego.

Sostanzialmente, in quest'aula, noi siamo abituati ad assistere un esercizio di federalismo accademico; si tenta in maniera strumentale di precisare questioni — relative alla modifica del Titolo V della Costituzione, così com'è stato definito — che, evidentemente, sono confuse anche per il centrosinistra. Ma se a quello bisogna riferirsi, probabilmente sarebbe più opportuno ricordare ai colleghi di centrosinistra che il provvedimento verte sulle materie di regolazione del mercato e tutela della concorrenza, così come è stato indicato più volte nella discussione in Commissione. Forse, sarebbe opportuno che voi deste un contributo, dopo quattro anni di lunghe discussioni in I Commissione affari costituzionali, nella quale il centrodestra sta tentando di mettere ordine nella modifica costituzionale, visto e considerato che le materie concorrenti da voi indicate hanno creato quella *impasse* istituzionale che oggi richiamate!

Quindi, mi corre l'obbligo di precisare tali aspetti in quanto, evidentemente, la Lega Nord, che pure, ogni qual volta si renda necessario, sottolinea, per vocazione politica, la necessità di coinvolgere le regioni, deve tuttavia rendere onore alla verità ed evidenziare anche quei casi in cui gli emendamenti risultino di natura strumentale, intervenendo su materie da voi stessi assegnate alla competenza di altri enti, anziché a quella della regioni; materie peraltro che, indicate all'articolo 2 del provvedimento, non potrebbero essere richiamate all'articolo 1.

Inviterei, pertanto, i colleghi del centrosinistra ad una maggiore coerenza, specie in un ambito, oggi affrontato con l'esame in corso della riforma costituzionale, che non può continuamente e strumentalmente essere all'attenzione con la

discussione di tali emendamenti (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Rosato 1.1 e Raffaldini 1.40, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	388
<i>Maggioranza</i>	195
<i>Hanno votato sì</i>	193
<i>Hanno votato no</i> ..	195).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Rosato 1.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

PIERO RUZZANTE. Presidente, stanno votando doppio!

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni — Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)... Così prescrive il regolamento, onorevoli colleghi.

<i>(Presenti</i>	379
<i>Votanti</i>	378
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	190
<i>Hanno votato sì</i>	189
<i>Hanno votato no</i> ..	189).

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

(Segue la votazione — Commenti).

Proprio per queste ragioni, riteniamo che sia doveroso da parte del Parlamento apportare correttivi e miglioramenti ad una legge delega che, per la sua estrema genericità, per la sua eccessiva ampiezza e, in pari tempo, per alcuni vuoti che essa contiene, non ci appare adeguata a risolvere i tanti e annosi problemi che questo comparto sta vivendo.

Più in generale, bisognerebbe dire che sono colpevoli — come ricordava poc'anzi il collega Lettieri — l'inerzia e il ritardo che impediscono al Governo di affrontare le questioni che rappresentano il cuore dei problemi dell'autotrasporto italiano, che ne determinano una minore competitività e creano un *gap* rispetto alle imprese di altri nostri *partner* europei. Questioni, ad esempio, che ci rimandano al problema dell'eccessiva polverizzazione del sistema delle imprese, della debolezza endemica e strutturale dell'intero comparto dell'autotrasporto, dei costi di produzione e dei costi orari che sono tra i più alti d'Europa, della presenza ingombrante della intermediazione che fa lievitare questi costi e della debolezza eccessiva dei vettori nei confronti della committenza. Questioni che ci portano a ricordare come siano ancora aperti nodi delicatissimi come quello della restituzione del *bonus* fiscale o, su un altro versante, quello del continuo aumento del prezzo del carburante per autotrazione.

Quelli che ho appena citato sono temi che confermano ciò che da tempo, senza tema di smentita, andiamo sostenendo; e cioè che questo Governo e questo ministro dei trasporti brillano per l'assenza di un'organica politica dei trasporti, e che l'unica preoccupazione del ministro Lunardi è stata quella, fin dal suo insediamento, di fare strame del piano generale dei trasporti, che rappresentava l'unico elemento serio di programmazione degli interventi in questo settore nevralgico, senza sostituirlo con nient'altro che la fallace chimera delle grandi opere che, come è stato più volte ricordato, nessuno peraltro in questa legislatura ha avuto ancora modo di vedere.

Il provvedimento al nostro esame, e anche questo ne costituisce oggettivamente un limite, s'inquadra dunque in questo più negativo contesto generale. Tuttavia, l'opposizione, riconoscendo l'esigenza di un adeguamento normativo del settore dell'autotrasporto, non si è arroccata sull'Aventino, né tantomeno si è limitata a dire soltanto dei « no ». Al contrario, abbiamo proposto emendamenti che si sforzano di dare maggiore concretezza ed efficacia alla legge delega, di precisarne meglio i contorni e di definire aspetti che stranamente ne sono invece al momento esclusi.

Comprendiamo, certo, che vi è un problema di tempi e che vi è la necessità di adeguare la normativa ai principi comunitari; nonostante questo, riteniamo che le significative ma limitate correzioni che vi abbiamo proposto non produrrebbero l'effetto di rinviare l'approvazione di questo provvedimento alle calende greche, ma soltanto quello di migliorarne e precisarne il contenuto.

Con le nostre proposte emendative ci siamo fatti carico di dare corpo a sollecitazioni, suggerimenti e preoccupazioni venuti copiosamente da quelle stesse imprese che oggi sollecitano l'approvazione del provvedimento in esame. Anche noi, e l'abbiamo detto prima di tutti presentando al riguardo alcune specifiche proposte di legge, intendiamo, ad esempio, superare l'obsoleto sistema delle tariffe a forcilla, però pensiamo che la liberalizzazione dell'autotrasporto debba avvenire nell'interesse di tutte le imprese, in modo controllato, in modo graduale, prevedendo un regime transitorio per i contratti già stipulati. E questa, permettetemi di dirlo, ci sembra prima di tutto una misura di buon senso, volta soltanto ad evitare il proliferare dei contenziosi.

In secondo luogo, come avviene in tutti i paesi europei, riteniamo che si debba prevedere un più forte ricorso alla conciliazione, quando vi sono controversie fra vettori committenti o altri, per evitare la proliferazione di cause civili e per sveltire la soluzione di quelle stesse controverse.

PIERO RUZZANTE. Presidente, stanno votando doppio!

RENZO INNOCENTI. Presidente!

ANTONIO LEONE. Presidente, guardi là ...!

ANTONIO PEZZELLA. *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Revoco l'indizione della votazione.

Prego, onorevole Pezzella, ha facoltà di parlare.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, vorrei precisare che è stato espresso un parere contrario perché il sistema sanzionatorio per le violazioni della disciplina in materia di cabotaggio stradale di merci non necessita di apposite disposizioni normative ma deriva direttamente dalle previsioni del regolamento CE 3118 del 1993 di cui il decreto ministeriale 29 aprile 2004 costituisce una mera interpretazione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PUBLIO FIORI (ore 17,32)

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Peraltro, a seguito della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione Europea della comunicazione della Commissione europea in ordine al concetto di temporaneità del cabotaggio, il citato decreto ministeriale è in corso di rielaborazione per renderlo il più possibile aderente alle indicazioni contenute in detta comunicazione. Le sanzioni applicabili al caso di specie formeranno oggetto di apposita circolare indirizzata agli organi di controllo in corso di adozione di intesa tra i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.

Quanto alle modalità di compilazione del libretto di cabotaggio, le stesse sono contenute nel decreto dirigenziale del 31 maggio 2004.

Tali informazioni e notizie sono state assunte molteplici volte; sono state, altresì, fornite indicazioni ai colleghi e si sono sviscerati i problemi; tant'è che siffatti emendamenti oggi all'attenzione dell'Assemblea sono stati tutti respinti. Soprattutto, si è considerato — e ieri, nel corso della discussione sulle linee generali, ne abbiamo dato ampio conto — che quasi tutte le categorie operanti nel settore hanno dichiarato la loro piena e totale disponibilità.

Quindi, non sappiamo capire le ragioni di tale *impasse* attese le posizioni favorevoli assunte dal mercato e dalla Consulta nazionale dell'autotrasporto; in Commissione, tutti hanno dichiarato la propria totale disponibilità ad approvare tale misura.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, mi corre l'obbligo di precisare i principi cui la Camera dei deputati si è sempre attenuta in materia di delega legislativa al Governo. Vorrei ricordare che, in sede di Commissione, si è svolta una lunga discussione in ordine all'opportunità di accogliere una serie di proposte emendative che, peraltro, anche il mio gruppo ha presentato (grazie alla libertà che le Commissioni parlamentari e l'Assemblea garantiscono), poiché la Lega non si è mai sottratta al confronto.

La necessità che i disegni di legge di delega siano particolarmente precisi, evidenziata dall'onorevole Raffaldini, si scontra tuttavia con l'atteggiamento politico che il centrosinistra ha adottato, nel corso della passata legislatura — e ritengo opportuno, al riguardo, fare un po' di storia —, in materia di delega al Governo, quando, a Costituzione invariata, venne addirittura modificata l'architettura istituzionale dello Stato; mi riferisco alle cosiddette leggi Bassanini.

Detto ciò, vorrei evidenziare che il dibattito su questa materia, come il sottosegretario Uggè ha ricordato nella seduta

di ieri, nel corso della discussione sulle linee generali, è stato lungo e proficuo non solo nel corso dell'esame svolto presso il Senato, ma anche nell'ambito della consultazione con le categorie interessate dal provvedimento. La cosiddetta Consulta nazionale dei trasporti, infatti, è diventata luogo di confronto attivo con gli operatori del settore.

Se analizzassimo la natura dell'emendamento in esame, dunque, si comprenderebbe fino in fondo che la particolarità di ciò che viene proposto oltrepassa le disposizioni di delega, poiché si tratta non di un principio, ma di una disposizione normativa specifica.

Presentare tale proposta emendativa è assolutamente legittimo quando si è all'opposizione, ma è evidente che il rapporto costruito con il sottosegretario Uggè nel corso dell'esame presso il Senato, nell'ambito della Consulta nazionale dei trasporti, in sede di protocollo d'intesa con le associazioni rappresentative delle maggiori categorie del settore dell'autotrasporto, e nel corso del lavoro svolto nella Commissione di merito, nonché le risposte fornite ieri dal Governo, ci autorizzano a respingerla. Evidentemente, infatti, essa non rinuncia al tentativo di disciplinare in maniera più specifica quanto il Governo e le parti sociali hanno già stabilito.

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

ALDO PERROTTA. Signor Presidente, l'esigenza di modificare il regolamento della Camera dei deputati si evidenzia, ancora una volta, in occasione dell'esame di queste proposte emendative. Infatti, quando gli emendamenti vengono respinti in sede di Commissione, ritengo assurdo doverli successivamente esaminare in Assemblea.

Vorrei altresì ricordare che, nel corso di questa discussione, abbiamo già spiegato bene ai colleghi dell'opposizione il motivo per cui le loro proposte emendative non potevano essere accolte dalla maggioranza, ed essi sembravano anche essere

d'accordo! Abbiamo chiarito, infatti, che le associazioni di categoria convenivano con l'impostazione adottata e che anche il mercato richiedeva scelte di questo tipo.

Purtroppo, però, la sinistra non conosce né il mercato, né, evidentemente, le associazioni di categoria, e pertanto ci chiede, sistematicamente, di votare contro delle proposte che il mercato e le associazioni ci chiedono. Allora, non sappiamo più come uscire da tale situazione: si avanza una proposta in sede di Commissione, viene spiegata e sembra essere accettata, ma poi, in sede di esame da parte dell'Assemblea, le proposte emendative dell'opposizione vengono nuovamente presentate.

Credo che alla fine, oltre a respingere l'emendamento in esame, dovremmo convincerci tutti della necessità di modificare il regolamento della Camera dei deputati (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

ETTORE ROSATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ETTORE ROSATO. Signor Presidente annuncio il ritiro del mio emendamento 1.4.

Mi sembra che chi, in quest'aula, non conosce il mercato — o quanto meno le imprese del nord-est — sieda tra i banchi della maggioranza.

Due settimane fa è stato approvato il provvedimento sull'internazionalizzazione delle imprese ed io sostenevo alcuni emendamenti che miravano ad estendere gli ambiti di intervento di Finest anche alla Cina ed all'India. Mi è stato risposto che si trattava di emendamenti inutili — da parte di un altro sottosegretario — e alcuni colleghi della maggioranza si sono fatti forte di tali parole. Successivamente, è arrivata a tutti i deputati che seguivano il problema una lettera a firma di Galan, di Illy, e dei due presidenti delle associazioni degli imprenditori del Friuli-Venezia Giulia e del Veneto, che sollecitava l'approvazione proprio degli emendamenti che avevamo presentato.

Il mio emendamento 1.4 riguarda un problema generato dall'apertura del mercato, il 1° maggio 2004, con la deroga al divieto di cabotaggio riservata alla Slovenia, a Malta ed a Cipro. Se il cabotaggio di questi ultimi due paesi non ci crea problemi, per il numero delle imprese coinvolte e per la loro posizione, il sistema dell'autotrasporto sloveno — forte, seppure in un paese piccolo — ha messo in difficoltà, considerato l'enorme differenziale dei costi che contrappone i modelli economici italiano e sloveno, le nostre imprese di autotrasporto.

Sottosegretario Uggè, di ciò abbiamo parlato in più occasioni. L'ho richiamata, più volte, signor sottosegretario...

PRESIDENTE. Signor sottosegretario, il rappresentante del Governo dovrebbe prestare attenzione all'oratore...

ETTORE ROSATO. Grazie, signor Presidente. Stavo dicendo, signor sottosegretario, che l'ho richiamata più volte — e tutte le associazioni di categoria del Tri-veneto lo hanno chiesto con fermezza — ad un maggiore controllo rispetto a ciò che succede al confine, con gli autotrasportatori dei paesi dell'est che giungono nel nostro paese e possono svolgere anche attività di cabotaggio. Il provvedimento adottato dal Governo, nel rispetto delle norme comunitarie e con le difficoltà imposte dalle stesse norme, non prevede sanzioni o norme che consentano una sua attuazione immediata. Capisco le sue obiezioni — ne abbiamo parlato anche in Commissione —, ma sono convinto che l'approvazione del mio emendamento 1.4 sarebbe stata utile anche per l'attività di Governo, non per l'opposizione soltanto: sarebbe stata utile per il mercato. Mi si è obiettato che non si trattava di un emendamento di delega: credo che ci divertiremo, signor sottosegretario, quando si arriverà all'esame dell'articolo 3, nel constatare che non si parla solo di delega, ma anche di norme con efficacia cogente ed immediata.

Come concordato con lei, e come preannunciato, ritiro, dunque, il mio

emendamento 1.4. Preannuncio che ne trasfonderemo il testo in un ordine del giorno che mi auguro il Governo — come si è impegnato a fare in sede di Comitato ristretto — accetti. Mi auguro, soprattutto, che lo stesso Governo adotti le politiche richieste dalle imprese del nostro settore, altrimenti esporremo le stesse imprese del nord-est a subire una situazione di concorrenza sleale, causata da un differenziale di tasse e di costi del lavoro che non consente più loro di competere. Nel porto di Trieste il quaranta per cento del fatturato delle nostre imprese di autotrasporto, dal 2 maggio 2004, è passato direttamente agli autotrasportatori sloveni, che fanno il loro mestiere, lo fanno bene e lo fanno con costi di esercizio molto più bassi di quelli dei nostri autotrasportatori.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Rosato 1.5 e Zanella 1.41.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, il Ministero dell'ambiente ha un ruolo sempre più forte nelle attribuzioni relative alla logistica del nostro paese. Ogni volta che si tratta del sistema portuale italiano, viene sempre in mente una battuta, non gratuita, ma rispondente alla realtà: il Governo dei porti non è dettato né dal Ministero delle infrastrutture né dal Ministero dell'economia — che di guai sul sistema portuale italiano ne sta facendo molti —, ma dal Ministero dell'ambiente che, con il suo esame, con le sue lungaggini procedurali di valutazione di impatto ambientale, di piani urbanistici e di tutti gli altri iter necessari per qualunque dragaggio, impone pesanti vincoli sul sistema portuale italiano.

Altrettanto vale per il resto della logistica e per le grandi infrastrutture. Chiediamo, quindi, che i decreti legislativi vengano adottati di concerto anche con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per risolvere le questioni attinenti le materie di sua specifica competenza, che sono sempre più numerose. Mi

riferisco anche a materie comprese nella legge delega, quando si parla, ad esempio, del trasporto all'interno delle città, delle emissioni atmosferiche e dei gas di scarico: sono tutte materie rispetto a cui il Ministero dell'ambiente assolve un ruolo importante. Escludere tale ministero dalla concertazione per quanto attiene ai decreti legislativi da adottare significa ritrovarsi un problema a valle, quando si tratterà di applicare le norme.

Riteniamo, quindi, che gli emendamenti in esame, che estendono la concertazione anche al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, aiutino l'attività di Governo. Peraltro, si tratta di un'attività che dubito questo Governo riuscirà a svolgere; anzi, ritengo che non sarà in grado di concluderla, anche perché l'esercizio della delega va al di là del suo mandato.

Ci auguriamo, però, che tale intervento venga impostato con la rapidità che richiede un mercato in difficoltà. Oggi non ci sembra che questa rapidità sia nelle intenzioni del Governo: chiediamo, almeno, un atteggiamento collegiale all'interno dello stesso.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Rosato 1.5 e Zanella 1.41, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	<i>420</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>211</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>204</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>216).</i>

Passiamo alla votazione dell'emendamento Rosato 1.6.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, con il mio emendamento 1.6 intendiamo

costruire una procedura corretta per l'esame dei decreti legislativi. Si tratta di una procedura che non abbiamo inventato, poiché deriva dal provvedimento sull'aviazione civile: l'abbiamo presa e riprodotta all'interno di questo provvedimento. Peraltro, si dice che tale procedura stia funzionando con riferimento all'esame dei provvedimenti che discendono dalla normativa sull'aviazione civile.

In questi giorni, in Commissione stiamo esaminando alcuni dei decreti legislativi che dovranno essere adottati ed è previsto anche il coinvolgimento della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Riteniamo che le Commissioni parlamentari vengano coinvolte nella misura di un corretto equilibrio rispetto ad un tempo, per l'espletamento delle proprie funzioni consultive. Riteniamo, altresì, che il Governo dovrebbe accogliere questo emendamento, anche in rapporto ad un articolato che vede una delega amplissima attribuita al Governo, la quale riguarda tutto l'autotrasporto delle merci, il comparto del trasporto pubblico locale e il trasporto extraurbano.

Pertanto, riteniamo che un passaggio parlamentare di esame e di condivisione dei decreti attuativi della delega sia un atto dovuto da parte di questo Governo.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, ormai, faccio una scoperta al giorno. Oggi, ad esempio, l'onorevole Perrotta, nel suo intervento, ha accusato chi aveva presentato emendamenti in Commissione di ripresentarli in Assemblea, quasi che questa fosse la più grave forma di irregolarità. Ma poiché il regolamento è garanzia della libertà dei singoli parlamentari e dell'Assemblea e non considera tale comportamento una irregolarità ma, anzi, lo prevede e lo difende, allora l'onorevole Perrotta minaccioso conclude: cambieremo il regolamento!

ALDO PERROTTA. Ma chi l'ha detto?

FRANCO RAFFALDINI. Se ne impara una al giorno!

Questa scoperta ne segue un'altra che ho fatto ieri, quando, nel corso della discussione sulle linee generali, l'onorevole Gibelli ha affermato, rivolgendosi al Governo, che gli emendamenti che avrebbe presentato al provvedimento in esame non intendono modificare il provvedimento stesso. Ha dichiarato, cioè, di voler presentare un emendamento che non è teso a cambiare il provvedimento: come dicevo ieri, si tratta di una specie di urlo alla luna, di un grido al buio. Veramente, se ne scoprono tante nel corso di questo dibattito parlamentare!

Concludo con riferimento ad un aspetto specifico.

Anche io concordo con l'emendamento Rosato 1.6, perché normalmente, quando c'è una delega, il passaggio in Commissione prevede un parere rinforzato. Cito, ad esempio, la riforma del codice della strada, oltre a quella dell'aviazione civile. Per la riforma del codice della strada erano previsti due passaggi in Commissione, non uno solo, perché importante era la delega e importante doveva essere il ruolo svolto dalle Commissioni parlamentari.

Qui, invece, addirittura si riduce a trenta giorni il termine per esprimere il parere e, se esso non viene reso, si va avanti lo stesso. Mi pare che vi sia una sproporzione tra il comparto, che è importantissimo, il provvedimento in esame, che vorrebbe essere importantissimo, e, invece, la volontà di impedire all'Assemblea di modificare il provvedimento; contemporaneamente, sui decreti attuativi, sui quali pare giocare tutta la partita, il parere delle singole Commissioni viene limitato all'osso. Questo non mi pare giusto.

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

Onorevole Caligiuri, la prego...

ANDREA GIBELLI. Il mio intervento su questo emendamento diventa anche

l'occasione per invitare il collega Raffaldini ad un esercizio di stile perché, prendendo a prestito parole che avevano un altro significato nella discussione generale, giunge a delle conclusioni affrettate.

L'invito che mi rivolge l'onorevole Raffaldini mi permette di precisare il motivo per cui il mio gruppo, pur presentando degli emendamenti, ha la titolarità politica di dare il significato che vuole alla presentazione di tali emendamenti. Se il collega Raffaldini fosse stato più attento, avrebbe notato che ieri la presentazione degli emendamenti era giustificata da una relazione che indicava quattro risultati ottenuti da questo provvedimento. I risultati del mio gruppo su questo provvedimento riguardano quattro argomenti: la formazione per i patentati extra CE, le patenti professionali, una diversa forma di equipaggiamento sulle autostrade e le pattuglie mobili, che fanno riferimento ai centri di revisione. Queste quattro condizioni sono state oggetto negli ultimi anni di un febbrile e costruttivo confronto tra le parti, nonché di apprezzamento delle parti in causa, ossia le categorie rappresentate, e hanno dato luogo a strumenti che hanno seguito una via diversa da quella legislativa.

La volontà politica di presentare degli emendamenti — me l'ha data lei, collega Raffaldini — è quella di ribadire la paternità di questo sforzo congiunto del Governo e del Parlamento relativamente alla necessità di realizzare questi strumenti. Ciò è stato ribadito in quattro distinte occasioni e nella replica del Governo, ieri pomeriggio, quando il nostro gruppo ha dato atto del lavoro compiuto da questo Governo e dal sottosegretario Uggè in tali specifiche materie.

Queste considerazioni sono alla base del ritiro degli emendamenti da parte del mio gruppo, non tanto per non modificare il provvedimento, quanto perché l'aula di Montecitorio non è solo un luogo di legislazione asettica, ma è anche luogo di incontro tra volontà, che sottolinea un percorso politico compiuto insieme. Lo strumento è l'emendamento e la volontà di presentarlo e poi di ritirarlo ha solo quel

significato, che è diverso da quello dell'emendamento Rosato 1.6, che probabilmente sarebbe stato oggetto di termine di paragone nella passata legislatura, quando toccava a voi presentare leggi delega, magari con questi strumenti. Invece, vi siete ben guardati dal farlo!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Rosato 1.6, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

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

*(Presenti e votanti 412
Maggioranza 207
Hanno votato sì 197
Hanno votato no .. 215).*

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Rosato 1.7, Raffaldini 1.10 e Zanella 1.42.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, non entro nel dibattito relativo agli emendamenti della Lega. Credo che tutti quanti dovremmo compiere uno sforzo — da parte nostra lo stiamo facendo e non metto in dubbio che anche i colleghi lo facciano — per rendere più adeguato questo provvedimento alle attese di un settore in grande difficoltà, per motivi storici ma anche per la mancanza di provvedimenti adeguati a sostenerlo. La legge delega in esame non offre tali provvedimenti attesi dal mercato.

Nel mio intervento precedente ho segnalato un differenziale di costi riferendomi ai vettori dei paesi dell'est. Adesso vorrei segnalare un differenziale nei ricavi. Signor sottosegretario, un'indagine dell'albo nazionale dell'autotrasporto ha evidenziato come i ricavi siano del 15 per cento più bassi rispetto alla media dei

ricavi delle altre aziende europee. Riteniamo che, all'interno dei decreti attuativi della legge delega, vadano esercitate scelte forti e coraggiose all'interno di un quadro veramente riformatore del comparto. Non bisogna puntare ad una parcellizzazione delle imprese, ma creare strumenti per l'aggregazione delle stesse.

Spesso chiediamo al Governo di venire in Commissione a riferirci cosa sta facendo e gli identici emendamenti in esame sono volti a tale fine: vogliamo che il Governo venga a farci conoscere le sue idee rispetto all'attuazione della delega. Signor sottosegretario, oggi discutiamo con lei. Per quanto riguarda l'aviazione, abbiamo discusso con il viceministro Tassone, altra persona molto cortese. L'unica persona con cui non riusciamo mai a discutere è il ministro Lunardi. Per avere un confronto con lui servono gli incidenti, le grandi tragedie, su cui il ministro deve venire necessariamente a confrontarsi con il Parlamento, come ultimamente ha fatto con le Commissioni riunite di Camera e Senato. Domani vi sarà la richiesta delle sue dimissioni. Vorremmo capire quale sia il pensiero del ministro sulle grandi questioni che attengono allo sviluppo del paese. La logistica, in un paese come il nostro, non può che essere una parte importante dello sviluppo economico.

Signor sottosegretario, mi auguro che l'esercizio della delega avvenga nei modi più corretti possibili. Deve esservi un confronto con le categorie, ma anche con il Parlamento, per recepire le differenze geografiche del paese che producono anche differenze di recepimento sul mercato. Le basi su cui è stato costruito il provvedimento in esame sono veramente molto deboli.

In questo senso, auspichiamo che gli identici emendamenti in esame vengano approvati e, di conseguenza, che le Commissioni competenti possano dare un contributo significativo alla predisposizione dei decreti attuativi.

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