

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 10,05.

ANTONIO MAZZOCCHI, *Segretario*,
legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amoruso, Bindi, Boato, Cannella, Colucci, De Brasi, Deiana, Fragalà, Galvagno, Giordano, Intini, Raffaella Mariani, Mauro, Moroni, Motta, Palumbo, Pinotti, Pittelli, Saponara, Schmidt, Taormina, Tuccillo, Valentino e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono cento, 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.

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) (ore 10,08).

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 concluso l'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno.

(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 5197)

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

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, il provvedimento in esame è molto atteso dalle categorie interessate. Ne è testimonianza una significativa indagine pubblicata oggi sul *Sole 24 Ore*, che sta a dimostrare il qualificato lavoro portato avanti dal Governo e la necessità di approvare un provvedimento siffatto e bene articolato.

Pertanto, rinviando a quanto esposto ampiamente nel corso della discussione sulle linee generali, ribadisco il voto favorevole del gruppo di Forza Italia e sollecito il Governo ad adottare nel tempo più breve possibile i decreti legislativi delegati.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, anche il gruppo della Lega Nord esprimerà

voto favorevole sul provvedimento in esame. Vale la pena ricordare alcuni passaggi importanti che ne hanno accompagnato l'iter. La legge delega sostanzialmente non nasce in Parlamento, bensì da una lunga fase di confronto tra le associazioni di categoria, il Governo e il Parlamento, che ha raccolto tutte le istanze provenienti in questi anni da un difficile settore del paese. Si tratta di un settore che ha vissuto, a seguito della liberalizzazione del mercato nel contesto europeo, una fase di crisi, ma che ha la volontà e la necessità di confrontarsi con regole chiare, certe e moderne nel sistema dei trasporti, che in questi anni non abbiamo trascurato.

Spesso veniamo criticati, e le proposte emendative presentate dal centrosinistra hanno il vizio di voler dimenticare cinque anni di governo di una coalizione che non ha saputo e voluto dare risposte al paese. La concertazione continua ha portato al nulla di fatto, a una serie di provvedimenti tampone e alla mancanza di risposte organiche.

Si può qui discutere sull'estensione o meno dell'esercizio della delega, ma si tratterebbe di discutere del rapporto tra Governo e Parlamento e di quello tra le parti rappresentate nella Consulta nazionale dei trasporti che hanno dato il loro contributo alla formazione di questo provvedimento. Vale la pena ricordare alcuni elementi qualificanti del provvedimento, alla cui stesura il mio gruppo ha contribuito.

Uno degli elementi principali che lo caratterizzano, e che era stato sostanzialmente accolto nella fase di grande confronto che ha accompagnato il provvedimento negli ultimi due anni, è la necessità di istituire un sistema di controlli e di regole, soprattutto di controlli, per tutti quei vettori, provenienti dall'est europeo o comunque extracomunitari, che invadono il nostro paese non alle stesse condizioni da noi stabilite nel rispetto comune delle regole di mercato.

La richiesta che veniva rivolta ai parlamentari dalle associazioni di categoria o dai medesimi autotrasportatori era quella

di essere posti nelle condizioni di non subire la concorrenza sleale da parte di società e vettori stranieri, che non rispettavano le norme di sicurezza, i tempi di percorrenza, le condizioni di trasporto sulla nostra rete, e ciò proprio al fine di compensare la differenza di costi strutturali che in parte erano legati al sistema dei trasporti e in parte a quello delle infrastrutture.

Anche in tema di infrastrutture, che naturalmente non è oggetto di questo provvedimento, andrebbe detto molto. Tutti i cantieri e le iniziative di natura legislativa e finanziaria adottate negli ultimi quattro anni, stanno a testimoniare la volontà di «infrastrutturare» tutto il paese, non in termini accademici, come è contemplato nel Piano generale dei trasporti, emanato dall'allora ministro Bersani e ancor prima dal ministro Burlando, che non ha poi trovato concreta attuazione non potendo concretizzarsi in quanto figlio di un ricatto. È figlio di quel ricatto, ad esempio, che abbiamo vissuto nelle scorse settimane, quando, ancora in maniera ideologica, si è intesa sottolineare la necessità di adottare il Protocollo trasporti all'interno della Convenzione delle Alpi.

Tale Protocollo, al di là dei principi di tutela ambientale e territoriale e di programmazione delle infrastrutture, contiene un difetto strutturale: parte, infatti, certificando la differenza infrastrutturale tra i paesi a nord delle Alpi ed il nostro che, non per responsabilità di questo Governo, ha un *gap* infrastrutturale incolmato. Si parla della necessità di definire e «gerarchizzare» una serie di opere, che riguardano anche i suggerimenti arrivati ieri dal centrosinistra, quelli di dotarsi di strumenti normativi e finanziari (è infatti questa la natura degli emendamenti presentati dal centrosinistra e discussi ieri dai colleghi) per favorire il trasporto combinato, l'intermodalità. Se noi, però, a monte con il Protocollo trasporti «gerarchizziamo» e limitiamo la libertà di programmare infrastrutture accessorie e complementari alla logistica, all'intermodalità, al trasporto combinato, poiché definiamo una serie di elementi che ci impediscono

di realizzarli, potremmo fare tutti gli sforzi legislativi e finanziari che vorremo, ma non compenseremmo mai la differenza infrastrutturale tra il nostro paese e quelli che si affacciano sulle Alpi.

È per questo che la Lega, in sede di esame degli articoli del disegno di legge, si è dichiarata assolutamente contraria ad alcuni emendamenti presentati dal centro-sinistra, peraltro segnalando la necessità di aprire una discussione sulle questioni già analizzate con il Governo.

Nella sua replica, il sottosegretario Uggè ha puntualmente illustrato, lunedì scorso, in quali modi sono state soddisfatte le richieste avanzate dalla Lega Nord Federazione Padana nel corso di questi anni. Ad esempio, il sottosegretario ha fatto riferimento alla differenziazione tariffaria attuata con circolare ministeriale, alle indicazioni ed ai controlli attraverso i centri di revisione mobili (per venire incontro alle richieste degli autotrasportatori, i quali chiedevano controlli severissimi proprio per evitare la concorrenza sleale).

Trattandosi di modificare il codice della strada, in sede di legge di delega può essere affrontato anche il tema della rimodulazione del sistema della patente, ma è evidente che il dovere istituzionale dovrebbe consigliare il ricorso a tutti gli strumenti idonei a dare seguito alle riflessioni che abbiamo sviluppato. Abbiamo chiesto al Governo — che ha accettato un apposito ordine del giorno da noi presentato — di valutare l'opportunità di adottare iniziative, anche di carattere normativo, volte ad attribuire al certificato di abilitazione professionale di cui alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, la funzione di patente professionale da rilasciare a tutti i conducenti professionali ai fini di una diversa attribuzione della decurtazione dei punti a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale. La battaglia che noi abbiamo condotto al riguardo è volta a differenziare le patenti in funzione dei diversi utilizzi, con strumenti *ad hoc* che il nuovo codice della strada, quando venne

approvato (con l'introduzione della patente a punti), non poteva contemplare.

Chi utilizza il mezzo in maniera professionale deve essere trattato in modo diverso da chi, invece, ne fa un uso privato (è intuitivo che la differenza di uso si traduce in tempi e chilometri di percorrenza diversi). Lavoreremo insieme al Governo, che si è impegnato a farlo, per elaborare una precisa regolamentazione che sia in linea anche con la normativa europea. Non si tratta di una novità: la novità sta nel fatto di avere trovato spazio, nell'ambito di questa discussione, per fare il punto su un importante aspetto.

In sintesi ...

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli...

ANDREA GIBELLI. ... astenendomi dall'analizzare le singole materie delegate, mi auguro che i decreti legislativi arrivino al più presto, in modo che il settore dell'autotrasporto abbia le risposte che sono state concordate all'esito di un onesto confronto. Ciò consentirà di avere una riforma nuova e moderna al servizio di un sistema strategico per il nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, ancora una volta stiamo esaminando un provvedimento che riguarda il dicastero del ministro Lunardi senza che egli sia presente: è successo in occasione della riforma del codice della navigazione aerea e succede anche oggi. Peraltro, il ministro fa mancare la sua presenza in tutte le sedi parlamentari quando si creano occasioni di confronto. Ovviamente, non lo rilevo perché il ministro ci è tanto simpatico da renderci scontenti quando non viene, ma per sottolineare la sua disattenzione nei confronti di tutto ciò che attiene alla logistica ed alle scelte gestionali ed infrastrutturali che riguardano l'importante settore dell'autotrasporto di persone e cose.

Ringrazio, invece, il sottosegretario Uggè, il quale, avendolo seguito fin dall'inizio, conosce bene la genesi ed i contenuti del provvedimento in esame.

Il disegno di legge, considerato urgente, ci è stato trasmesso dal Senato il 29 luglio 2004.

Gli otto mesi trascorsi sono serviti a nulla, poiché i lavori della Commissione sono stati bloccati immediatamente dalla decisione, comunicataci cortesemente, del relatore e del Governo di non essere disponibili a modificare il provvedimento, perché considerato urgente. Tuttavia, sono trascorsi molti mesi e, allo stato attuale, nessuna proposta emendativa dell'opposizione è stata ritenuta degna di attenzione.

Al di là di ciò, credo che stiamo discutendo di un fatto importante, di un piccolo tassello in un meccanismo più grande, vale a dire la logistica nazionale, una molla importante per lo sviluppo del nostro paese. L'Italia deve costruire il proprio futuro attraverso la realizzazione di un'interconnessione logistica tra i diversi sistemi di trasporto che consentano a questa piattaforma, sita al centro del Mediterraneo, di sfruttare la sua posizione per lo sviluppo. L'unica cosa che non si può delocalizzare, sicuramente, è la logistica. Si potrà delocalizzare l'industria manifatturiera, ma la logistica non potrà essere delocalizzata.

Dobbiamo saper cogliere questa opportunità ed ogni mese che passa nell'inerzia o nella disattenzione è un'occasione che perdiamo rispetto agli altri paesi.

Nel corso della discussione sulle linee generali i miei colleghi sono intervenuti, ricordando che il tema dell'autotrasporto non può essere disgiunto da quello più generale della intermodalità... Presidente...

PRESIDENTE. Onorevole colleghi, un po' di silenzio. Onorevole Boccia, non si faccia riprendere. Onorevole Bonito, la prego.

Onorevole Rosato, vada davanti.

ETTORE ROSATO. Questo percorso che il Governo dovrebbe fare deve incontrare le reali necessità del paese. Di pro-

tocolli di intesa e di accordi con le categorie questo Governo ne ha fatti tanti. Con riferimento a questo disegno di legge abbiamo contestato molte questioni inserite, a nostro avviso, in modo improprio. Si tratta di una delega al Governo assolutamente ampia e priva di paletti che definiscano i limiti in maniera leggibile da parte di tutti. Il riordino dei servizi esistenti in materia di trasporto pubblico locale è un tema di grande valenza che viene ridotto ad un piccolo comma nell'articolato concernente l'autotrasporto. Si tratta di una serie di questioni che non ci consente un confronto sereno, che invece, avrebbe dovuto esserlo. Tuttavia, vorrei dare fiducia all'operato del Governo.

Avete chiesto due anni per l'esercizio della delega. Mi sembra un tempo infinito, perché i provvedimenti dovrebbero già essere pronti nei vostri cassetti. Infatti, si relaziona su una materia conosciuta, nota, che dovrebbe già essere stata condivisa (almeno questo ci è stato riferito durante un lavoro svolto con le associazioni di categoria). Vediamo se questi decreti attuativi arriveranno; perché o arriveranno o questo provvedimento si ridurrà tutto nel penultimo articolo, recante le abrogazioni, che prevede la decadenza delle azioni da esercitare (era un problema aperto, ma è stato chiuso in maniera assolutamente non condivisibile).

Al di là dei protocolli firmati, signor sottosegretario, lei sa come la base degli autotrasportatori veda con grande diffidenza questo inserimento. Lei sa come le varie categorie, al di là di ciò che possano esprimere anche per stabilire con il Governo (li capisco) un rapporto costruttivo, sentano il peso delle norme non da loro volute, ma imposte dalla committenza.

Le nostre proposte emendative, assolutamente costruttive, in un rapporto sereno e nel rispetto dei diversi ruoli con le regioni, riguardavano: il coinvolgimento del Parlamento nell'esame dei decreti attuativi; il certificato di abilitazione professionale, non solo per tutti gli autotrasportatori, ma anche per i conducenti del servizio pubblico locale; la possibilità, per chi svolge altre attività connesse, di avere

una patente professionale; l'individuazione di tempi e modalità certi, definiti e gradualmente per l'entrata a regime del superamento della tariffa a forcilla. Questioni che — come le ricordava il collega Raffaldini ieri — lei sosteneva soltanto due anni fa, quando rappresentava gli autotrasportatori; ma lo dico con rispetto per quella posizione, che io oggi condivido e continuo a condividere. Le norme non possono essere introdotte da un giorno all'altro su questa materia, perché producono non i risultati attesi, ma spesso confusione e contenzioso. Noi giustifichiamo il nostro « no » con rammarico; avremmo voluto esprimere un voto diverso, se ci fosse stata un'attenzione diversa da parte del Governo.

Ringraziamo il Governo per aver accettato i nostri ordini del giorno, ma vigileremo sulla loro attuazione, perché il Ministero delle infrastrutture, purtroppo, per quanto ci riguarda, è noto in passato per non aver dato attuazione neanche ad uno degli ordini del giorno che sono stati accettati dal Governo.

Mi raccomando, signor sottosegretario, sulle questioni attinenti ai controlli — lo diceva il collega Gibelli —; lei ci risponderà che di controlli ne sono stati fatti tanti — ottomila, novemila e diecimila controlli —, ma quando alla fine si fanno tali controlli, due, tre, quattro volte al mese, quando si riscontra, soprattutto per i vettori stranieri (perché poi questo succede), che la metà dei veicoli controllati non rispettano le norme, vuol dire che ci si deve porre un dubbio. Se i controlli fossero fatti con più frequenza sulle strade, non ci sarebbe una maggiore sicurezza, una migliore concorrenza? Se i nostri autotrasportatori oggi hanno delle difficoltà generate da un differenziale dei costi, ma anche — come sottolineavo ieri — da un differenziale dei ricavi, pressati in una filiera produttiva che ancora non ripartisce a loro favore una quota piccola della ricchezza generata dall'autotrasporto, è anche perché vivono in un sistema dove la concorrenza non è controllata adeguatamente dallo Stato.

Allora, il nostro voto sarà spiacevolmente contrario; avremmo voluto espri-

merci in maniera diversa, avremmo voluto contribuire diversamente alla costruzione di un provvedimento, che serve al nostro settore, ma che si sarebbe dovuto fare in maniera migliore e più adeguata rispetto a quelle che sono le reali esigenze del settore.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, nella dichiarazione di voto — come ho fatto, insieme ai miei colleghi, in discussione sulle linee generali —, cercherò di delineare i tratti di una proposta di Governo, di una politica lungimirante nel comparto che trasporti, perché noi vogliamo essere, pur dall'opposizione, portatori di una proposta politica che guarda lontano e che guarda in largo. In essa si ritroveranno anche le ragioni della nostra contrarietà a questo provvedimento, che non ci convince, perché è povero, perché è ristretto, perché vola basso, perché è poco ambizioso. Vorremmo molto, ma molto di più, non di meno.

Non si indica una prospettiva che possa vedere impegnate in un grande sforzo da protagoniste le categorie nei prossimi anni; in questo provvedimento ci si divincola tra i tanti problemi, si gira intorno, ma non li si affronta a viso aperto, di petto. Si tratta di problemi che vanno per forza inquadrati in uno scenario che è terribilmente una occasione da prendere o da perdere per sempre nei prossimi anni; uno snodo essenziale, che vede un'Europa allargata a 25 Stati e ancora da integrare; contemporaneamente, siamo in un'area mediterranea, centro e cuore di grandi traffici, che vengono dall'Oriente verso l'Europa e il mondo.

In questo scenario, ormai, in base a taluni studi — per inciso, atteso che circa l'80 per cento del traffico di merci ha origine o destinazione nella pianura padana, mi rivolgo in particolare al collega Gibelli —, ad ogni punto percentuale di aumento del prodotto interno lordo corrisponderebbe un aumento dei traffici più

che proporzionale (del 2-2,5 per cento). Purtroppo, come apprendiamo stamani dalla stampa, il settore non riesce a crescere; ma se, invece, come vorremmo, aumentasse, potremmo, per così dire, essere da una parte, ingolfati o, dall'altra, circumnavigati in quanto non più interessanti come paese. Questo è il grande scenario all'interno del quale noi collochiamo il comparto; ma come affrontiamo tale situazione quando blocchiamo gli investimenti sui porti, ad un tempo grandi caselli delle autostrade del mare e grandi porte per i traffici nel Mediterraneo e per le comunicazioni? Il blocco è stato peraltro disposto dall'ultima legge finanziaria. E come discutere di autotrasporto quando non sappiamo nemmeno favorire il trasporto delle merci nelle aree urbane, nelle città, che, ormai, rischiano il blocco continuativo? Come affrontare tali grandi scenari se la risposta non viene data a quel livello ma ci si limita invece a temporeggiare riferendosi sempre agli stessi argomenti?

Abbiamo cercato di dimostrare che la crisi del comparto, che proviene dalla sua struttura particolare, ovvero dalla grande polverizzazione, sta assumendo in questi ultimi tempi — e ciò può succedere ancor più nel grande scenario che si aprirà in futuro — caratteristiche tali da non essere più solamente una crisi da costi. Infatti, se si trattasse solo di ciò, basterebbero le misure relative ai premi sull'INAIL, alle accise, ai pedaggi stradali, alla trasferta; basterebbe cioè proseguire sulle strade già percorse in passato. Si sta profilando, invece, un'altra situazione; si tratterebbe di una crisi di struttura industriale. È questa la questione seria nel paese, questione che noi vogliamo affrontare.

Se così è, abbiamo dinanzi un comparto che ha bisogno di grandi riforme; un comparto importante, che tanto ci sta a cuore, trasportando i due terzi delle merci in Italia, ma che è fragile e rischia di essere stretto nella morsa tra la competizione accelerata dei grandi vettori europei e, ad un tempo, i sottocosti delle compagnie di vettori che vengono dall'est. Si tratta, invero, di un comparto che ha

bisogno, per così dire, di « fisico », di strutture industriali, di crescere in dimensione, di capacità patrimoniale, di elevata professionalità, di misurarsi con l'innovazione tecnologica, di incrociare continuamente il grande tema della logistica; dovevamo irrobustire il « fisico » di questo comparto. Tali erano le proposte che ci saremmo aspettati dinanzi ad una siffatta situazione.

Ma a tali domande non avete voluto dare una risposta. Tuttavia, ha diritto un'impresa a sussistere con il proprio lavoro? Ha diritto un comparto a sussistere per il lavoro, lo sforzo e la fatica che compie, per le sue capacità innovative professionali? Ebbene, se la risposta è affermativa, occorre dare una risposta ad alto livello e se, invece, è negativa, si possono prolungare semplicemente le provvigioni.

Ora, e concludo, signor Presidente, vorrei ricordare che, rispetto a questi grandi scenari, è stato presentato un disegno di legge di delega che ritengo « ristretto », e talvolta redatto anche in maniera imprecisa. Noi abbiamo cercato di arricchirlo, ma non si è voluto accogliere nessuno dei suggerimenti che avevamo avanzato; anzi, ci è stato chiesto di lasciar perdere: bisognava procedere velocemente, perché non c'era più tempo! L'onorevole Perrotta, nella seduta di ieri, ha addirittura sostenuto che l'esame in Assemblea se diventa una seconda lettura del provvedimento non tra il Senato e la Camera dei deputati, ma tra la Commissione competente e l'aula, comincia ad essere noioso.

Vorrei evidenziare, al riguardo, che nessun Governo al mondo pretende dall'opposizione la rinuncia unilaterale a condurre una battaglia sulle proprie proposte emendative. In questo caso, è stato presentato addirittura un disegno di legge di delega, peraltro redatto, come ho già detto, in modo non preciso. Ma si tratta di una delega a chi? Approvando il provvedimento in esame, conferiremo « fisicamente » una delega al ministro Lunardi. Mi riferisco ad un ministro che non è mai venuto in aula ed in Commissione per sostenere un solo suo provvedimento.

Si tratta anche di un ministro che ha combinato tanti guai perché non padroneggia il comparto, poiché non è il suo mestiere. Egli, infatti, non padroneggia il settore del trasporto locale, non padroneggia la materia dei porti, né tantomeno padroneggia il comparto dell'autotrasporto o l'economia marittima. Ribadisco che non è il suo mestiere, e preannuncio che per tale motivo, nonché per le dichiarazioni che ha reso, oggi chiederemo le sue dimissioni.

Come dicevo, inoltre, si tratta di un ministro che non ha mai difeso questo suo specifico provvedimento. Onorevoli colleghi, non avete svolto una riflessione su quanto è accaduto ieri? Si è proceduto di corsa, come se avessimo dovuto approvare il disegno di legge in esame in volata, in soli due minuti! Abbiamo visto addirittura che, su una proposta emendativa presentata dall'opposizione, i favorevoli e i contrari sono stati praticamente pari, perché non è passata per un solo voto!

Ciò significa che, anche all'interno della maggioranza, non c'erano tanto slancio e tanta convinzione...

LUCA VOLONTÈ. Ma non è vero!

FRANCO RAFFALDINI. ... e non ho visto neanche un sottosegretario di Stato correre in aula per votare ed aiutare...

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini, concluda!

FRANCO RAFFALDINI. ... il Governo perlomeno con la propria presenza: è questa, dunque, la verità!

Infine, signor sottosegretario, vorrei rivolgerle solo un consiglio. Ho ascoltato ieri sera una sua intervista rivolta agli operatori del settore (*Commenti dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*), in cui lei ha definito la ratifica della Convenzione sulle Alpi una decisione sciagura, paragonandola, molto impropriamente, alla scelta di non costruire più centrali nucleari nel nostro paese, che i cittadini italiani fecero attraverso un re-

ferendum. Ebbene, si tratta di un paragone che non regge, signor sottosegretario, e la invito a non farlo più!

Per tutte queste numerose ragioni, dunque, preannuncio il voto contrario del mio gruppo all'approvazione del disegno di legge di delega in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, preannuncio che anche la componente politica dei Socialisti democratici italiani del gruppo Misto voterà contro l'approvazione del provvedimento in esame, ma non perché non ci rendiamo conto dell'importanza che oggi assume in Italia il sistema dell'autotrasporto, né tantomeno perché non siamo convinti della necessità di varare rapidamente una riforma di tale comparto nel nostro paese.

I motivi per cui voteremo contro sono stati ampiamente illustrati dai colleghi dell'opposizione: mi riferisco ai deputati Rosato e a Raffaldini. Riteniamo, come centrosinistra, che vi debba essere una riforma radicale all'interno di questo settore, perché esso possa produrre reddito, incrementando il prodotto interno lordo della nostra nazione. È un prodotto interno lordo che, come tutti i *mass media* hanno evidenziato, di fatto non cresce. È un prodotto interno lordo che, nel 2004, ha registrato un incremento pari appena all'1,1 per cento, ossia più basso delle stime del Governo di centrodestra e delle previsioni del ministro dell'economia e finanze, Siniscalco. Noi, già nel corso delle discussioni svoltesi nei mesi e negli anni passati, avevamo evidenziato tale problema, affermando, con chiarezza, che tali stime e tali proiezioni che il Governo aveva prospettato in quest'aula erano sbagliate.

La mancata crescita del prodotto interno lordo è dovuta anche, come si è sostenuto in quest'aula, ad una mancata crescita del sistema dell'autotrasporto nel

paese. Si tratta di un settore che non può assistere ad una discussione quale quella che si è sviluppata negli ultimi giorni, per « compartimenti stagni ». Noi abbiamo rilevato, con puntualità e grande determinazione, la necessità di analizzare con certezza i sistemi della logistica, le condizioni di una grande rete infrastrutturale, gli interventi sui porti, sugli aeroporti e sulle ferrovie, ossia la necessità di costruire un sistema di intermodalità efficiente, che ci consenta di proiettare il nostro paese all'interno di un sistema europeo, ed anche oltre. È sufficiente osservare la crescita registrata negli ultimi anni dall'Irlanda per capire che una osservazione seria rispetto ai sistemi di trasporto integrato possa determinare un'importante crescita per il paese. È questa la riflessione che vi poniamo, con grande determinazione: è possibile discutere in modo serio del sistema di trasporto del paese, affrontando gli elementi di crisi che esso conosce. Ne abbiamo avuta una prova poco tempo fa, quando si è verificata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria una grave strozzatura. Non vi è, dunque, da parte di questo Governo una politica seria sull'infrastrutturazione. Altro che le considerazioni del ministro Lunardi! È sufficiente considerare i dati riferiti, con puntualità, da Raffaldini, da Rosato e da altri colleghi, per capire che nel nostro paese non vi è una politica dei trasporti seria! Anche questa delega che il Governo ci chiede è una delega « al buio », che non affronta, come ho detto, i nodi strutturali della nostra economia e ci fa capire quali sono le considerazioni del Governo sui problemi del trasporto.

Credo vi sia la necessità di affrontare, con grande senso di responsabilità e di serietà, tale problema. Sono convinto che, da parte del centrosinistra, vi debba essere — come nei giorni trascorsi — la grande manifestazione di un progetto-programma sui trasporti. Lo diceva Raffaldini, e lo voglio confermare: siamo convinti che, nel momento in cui i trasporti vanno bene, va bene anche l'economia. Ebbene, poiché il

ministro Lunardi, non fa funzionare i trasporti, fa andare male anche l'economia del paese.

Sono convinto che il centrosinistra condurrà una grande battaglia sullo sviluppo dei trasporti integrati nel paese, per rilanciare l'economia, l'occupazione e lo sviluppo della nostra nazione (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-SDI e Misto-Verdi-l'Unione*).

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, il provvedimento di riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose poteva davvero essere per il Governo l'occasione per operare scelte politiche mirate alla promozione di sistemi trasportistici a minore impatto ambientale, alla razionalizzazione, alla vera riforma radicale del sistema ambientalmente insostenibile.

Il settore dell'autotrasporto di persone e di cose — è stato detto più volte — pesa in modo determinante sulle emissioni di CO₂ e comporta, in termini di quantità relativa di emissioni, ben un quarto delle medesime. Quindi, il rispetto del protocollo di Kyoto (che oggi sarà anche all'attenzione del dibattito in Assemblea), da oggi in vigore, passa necessariamente anche attraverso un profondo cambiamento in questo settore.

L'80 per cento delle merci in Italia viaggia su strada, migliaia sono gli autotrasportatori coinvolti. L'autotrasporto comporta un impatto relevantissimo sui processi di congestione e di traffico sulle nostre strade e autostrade ed incide in maniera pesantissima sulla produzione di gas climalteranti e sulle emissioni inquinanti, con conseguenze ormai gravissime in termini di aggressione alla salute delle persone, all'ambiente e anche con costi indotti indiretti e anche diretti per la collettività.

È il problema primo della contemporaneità e, a livello nazionale, stiamo assistendo al tentativo di porre « pezze » qua

e là. Oggi, si terrà un incontro tra i sindaci ed il Governo e vedremo le risposte. Tutte le amministrazioni sono in affanno, perché troppo in ritardo è la politica governativa, che indirizza anche le altre in termini di previsione di risorse per risolvere il drammatico problema del traffico.

La situazione italiana, rispetto alla riduzione e al contenimento delle emissioni cui siamo tenuti, è davvero preoccupante. Le emissioni di CO₂, dal 1990, sono aumentate di ben il 12 per cento, corrispondendo a 60 milioni di tonnellate; e nel quinquennio 2008-2012 dovremmo ridurle del 6,5 per cento (si tratta di 30 milioni di tonnellate): è un obiettivo durissimo da raggiungere, se non si pongono già oggi le premesse.

Attraverso il sistema tariffario — è stato sottolineato al Senato dalla collega Donati, che ha presentato proposte concrete, ma anche alla Camera da noi e da altri colleghi — si poteva intervenire in modo tale da ridurre l'impatto negativo del trasporto su strada, premiando comportamenti virtuosi, quelli che non producono un aggravio quantificabile, e favorendo sistemi maggiormente sostenibili.

Abbiamo valutato positivamente il superamento del cosiddetto sistema a forcella, che prevedeva dei minimi e dei massimi, ma che era, tra l'altro, come è noto, poco rispettato. Tuttavia, non condividiamo le modalità con cui si procede verso il nuovo sistema tariffario, liberalizzandolo, prevedendo misure inconsistenti e di dubbia efficacia per contrastare la distorsione modale.

Riteniamo che, attraverso il sistema delle tariffe, vada premiato il riequilibrio modale e che il trasporto merci, a partire da quelle pericolose, vada reso più sicuro attraverso il sistema ferroviario o a cabotaggio costiero. Va inoltre disincentivato il carico vuoto dei TIR.

Insomma, per concludere, in questo provvedimento mancano la prospettiva e la volontà di cambiamento profondo e necessario per sanare la distorsione di un sistema trasportistico assolutamente inaccettabile. Si tratta di una proposta, quindi, che vede ancora una crescita inarrestabile

del trasporto su strada e non la ferma, mentre sarebbe stato necessario un provvedimento in grado di orientare il settore verso la ecosostenibilità e la compatibilità con i parametri previsti dal protocollo di Kyoto (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Unione*).

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 10,55).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta avranno luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Si riprende la discussione.

(Ripresa dichiarazioni di voto finale — A.C. 5197)

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

RODOLFO DE LAURENTIIS. Credo che il provvedimento che abbiamo oggi di fronte meriti sicuramente alcune riflessioni positive, perché segna un punto di svolta in un settore strategico per il paese.

L'autotrasporto è stato al centro di un intenso dibattito politico tra le parti, finalizzato alla ricerca di quelle iniziative e di quelle azioni capaci di ridare agli operatori del comparto quel sostegno necessario, da una parte, ad accelerare i processi di riorganizzazione fondamentali per reggere la competizione, ormai sempre più ampia, e, dall'altra, ad avviare un piano strutturale relativamente al posizionamento sul mercato e nel mercato: nel mercato, per avere la capacità di corrispondere alle esigenze logistiche sempre più complesse che esprime il mondo imprenditoriale; sul mercato, per confron-

tarsi efficacemente con i *competitors* internazionali, che tendono sempre più ad eludere quote di mercato.

Il processo in atto di modifica delle cosiddette tariffe a forcella è un aspetto che merita grande attenzione da parte delle forze politiche, perché finalizzato a far sì che l'incontro tra la domanda e l'offerta sia sempre più impostato alla reciproca collaborazione e alla libera contrattazione per trovare soluzioni idonee ed equilibrate nella definizione delle tariffe regolate, ma certamente non ingessate.

Il disegno di legge delega, quindi, richiede la massima attenzione, perché rappresenta una vera e propria svolta in un settore che è sempre più strategico rispetto all'economia del paese.

Negli anni scorsi l'autotrasporto misurava la propria crescita con la stessa intensità del prodotto interno lordo. Oggi, invece, esso denota una crescita molto più accelerata, con un rapporto di 1,5, ovvero la crescita del trasporto è una volta e mezza quella del prodotto interno lordo. Cosa significa ciò? Significa semplicemente che, se non accompagniamo questo settore con mirate scelte di politiche dei trasporti, investimenti e regole, corriamo il rischio di determinare situazioni ancora più critiche rispetto a quelle che stiamo vivendo e rispetto ai nostri diretti *competitors* internazionali.

Sembra quasi paradossale, ma la verità è che gli altri paesi stanno assegnando alla loro posizione geo-economica un ruolo determinante ai fini dello sviluppo e sembra quasi che noi, che abbiamo una posizione invidiabile, facciamo di tutto per non accorgercene.

Occorre mettere mano subito ai punti previsti nel disegno di legge delega con i decreti legislativi di attuazione per dare un chiaro indirizzo al settore. Per anni abbiamo atteso questa riforma, sapendo che il comparto soffre ormai di due patologie definite: da un lato, esso è ingessato in un congegno di norme superate ed obsolete rispetto alle esigenze di mercato. Penso, in particolare, alle tariffe a forcella. Dall'altro, esso soffre di una scarsa attenzione alle possibilità e alle opportunità di inte-

grazione con altre modalità di trasporto e ciò sovraccarica fortemente il trasporto su gomma di aspettative che si sono rivelate molto superiori rispetto a quanto le logiche economiche rendessero plausibile.

Penso al trasporto sulle lunghe distanze, ove il trasporto ferroviario non è competitivo. Penso al trasporto nell'ambito urbano, ove più del 70 per cento dei veicoli è ancora in conto proprio. Penso, insomma, alla forte penalizzazione dell'offerta.

Le imprese di autotrasporto, a causa di tali patologie, oggi scontano, da un lato, un *gap* competitivo forte rispetto alle imprese di settore dell'Europa del nord; dall'altro, l'aggressività ed i minori costi delle aziende dell'est.

Onorevoli colleghi, penso che con il percorso che mettiamo in campo con l'approvazione di questo disegno di legge delega non avremo certamente esaurito il nostro compito, che nei prossimi anni dovrà essere ancora più impegnativo. Sarà, infatti, necessario operare per alleggerire i maggiori costi che gravano sulle nostre imprese di autotrasporto per poter dare loro competitività su scala internazionale. È sufficiente la lettura degli ultimi dati riguardanti la bilancia dei pagamenti relativi ai noli per capire come emerga una preoccupante e, al momento, vincente politica di penetrazione portata avanti da operatori stranieri. Del pari, vanno avviate politiche strutturali nella direzione di una maggiore infrastrutturazione del paese.

Studi di settore hanno consentito di evidenziare e quantificare l'handicap di cui soffrono le imprese italiane di autotrasporto nella formazione dei propri costi, pari ad un 10 per cento. Tale handicap è dovuto alle basse velocità commerciali cui sono costretti i nostri operatori anche per i vincoli di capacità del sistema sia sulle reti e sui nodi, sia, in particolare, ai valichi. Questo aspetto è stato anche sottolineato dal Presidente Berlusconi nella lettera inviata all'Unione europea, con un richiamo alle forti penalizzazioni che il nostro autotrasporto, e con esso l'intero mondo imprenditoriale italiano, subisce per l'attraversamento dei valichi alpini, in

considerazione anche delle politiche di divieti e contingentamenti imposti dai paesi confinanti.

Occorre, nel prossimo futuro, che le politiche di settore siano finalizzate, oltre che alle infrastrutture, anche e soprattutto alla formalizzazione di un progetto per la logistica di impresa e quella distributiva, all'attivazione di meccanismi che servano a ridefinire i rapporti domanda-offerta, a delegificare il settore. Tali punti vanno non solo focalizzati con i decreti legislativi di attuazione, ma anche supportati da politiche di investimento chiare e definite.

Abbiamo appreso che il Governo si appresta anche a varare un patto per la logistica, il che significa che ormai sono a fuoco criticità e linee di intervento. Bene, se riusciremo ad accompagnare il percorso normativo intrapreso con un progetto di politiche del settore ed un riordino, come previsto nei compiti e funzioni degli organismi preposti all'attuazione di tali atti di indirizzo, significa che avremo intrapreso con forza la strada giusta.

Per raggiungere gli obiettivi delle politiche di logistica pubblica e di riordino dei trasporti occorre puntare ad innalzare gli *standard* di servizio, a tutti i livelli, per mantenere la competitività ed uno scenario di ristrutturazione ed innovazione dei mercati. Occorre sostenere lo sviluppo delle catene logistiche di trasporto attraverso strutture sia materiali sia immateriali. Occorre promuovere lo sviluppo di distretti industriali logistici per agevolare la diffusione di sistemi innovativi nella gestione dei problemi logistici e nell'organizzazione delle filiere della logistica.

Al mondo delle imprese dobbiamo assicurare che i loro obiettivi siano sostenuti anche da politiche di Governo affinché sia possibile trasformare i costi fissi in variabili e progressivamente provvedere alla loro riduzione. Occorre la reingegnerizzazione delle procedure di approvvigionamento e di distribuzione ed un continuo miglioramento aziendale nella logica del *quality management*.

Queste sono alcune delle considerazioni che hanno portato l'UDC a sostenere con forza il provvedimento in tutte le fasi

dell'esame in Commissione ed in aula ed a ribadire con decisione e convinzione il proprio voto favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

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

MARCELLO MEROI. Signor Presidente, il voto di Alleanza Nazionale su questo provvedimento è un voto fortemente convinto alla luce delle considerazioni già svolte in Commissione trasporti, in quest'aula e nell'aula del Senato relativamente alle problematiche generali di un'Europa allargata e dell'impulso dato da questo Governo alla realizzazione di importanti infrastrutture.

Si tratta di una prima e forte risposta alla domanda che il collega Raffaldini si poneva, cioè se un comparto debba vivere attraverso un'espressione di capacità innovative e professionali. Credo che con il provvedimento in esame si dica chiaramente che il comparto deve essere sviluppato attraverso un connubio intelligente e propositivo tra un quadro legislativo di riferimento ed una liberalizzazione dello stesso mercato da lasciare allo sviluppo ed all'intelligenza degli operatori.

Vedete, colleghi, quando ci riferiamo alla riforma dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, in realtà parliamo di graduale passaggio dal regime concessorio al regime autorizzativo, quindi di uno sviluppo anche di carattere procedurale che liberalizza il mercato, favorisce la crescita, introduce parametri intesi ad elevare *standard* di sicurezza, ma che, soprattutto, è coerente con uno dei provvedimenti più rilevanti, adottati da questo Governo e da questo Parlamento in ordine alla sicurezza stradale, che ci ha consentito di raggiungere l'importante obiettivo positivo di aver salvato tante vite.

Al di là di queste valutazioni, occorre sottolineare l'importanza anche degli aspetti più strettamente normativi e tecnici di questo provvedimento. In materia

di autotrasporto di merci, vi è il superamento delle tariffe obbligatorie « a forcella », delle quali si è parlato per tanti anni, ma che nessuno finora era riuscito ad affrontare; vi è la libera contrattazione dei prezzi e la forma scritta dei contratti di trasporto, che nella fase precedente, in cui si lasciava libertà ad usi e consuetudini, avevano causato tante difficoltà in sede interpretativa. Vi sono poi anche altri aspetti molto importanti, come quelli che concernono il riordino e la razionalizzazione dell'organizzazione e della funzionalità degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci. Si tratta quindi di un provvedimento che si ispira ad una liberalizzazione del mercato, all'aumento della competitività ed a controlli generali di qualità e di sicurezza. D'altronde, sappiamo tutti perfettamente che la libera concorrenza fa crescere il mercato, riesce a ridurre i prezzi ed, inoltre, se svolta in modo intelligente, riesce ad offrire al pubblico un servizio di qualità certamente migliore.

Vorrei concludere il mio intervento in fase di dichiarazione di voto, a nome del gruppo di Alleanza Nazionale, con alcune riflessioni di natura politica, in risposta ai colleghi che mi hanno preceduto. Siamo certamente d'accordo che si tratta solo di un primo passo, al quale dovranno seguirne altri. Tuttavia, collega Raffaldini, il fatto che oggi il Parlamento attribuisca una delega al Governo non è una libera scelta, che possiamo in maniera elastica valutare in un modo o nell'altro. Si tratta invece di una sorta di procedura normativamente stabilita, di una normale competenza che la Camera attribuisce a chi può, in base alla legge, svolgere delle valutazioni finali.

Credo dunque che una polemica tesa a personalizzarsi sul nome del ministro Lunnardi non abbia in questa sede nessuna ragione di esistere, così come non ha nessuna ragione di esistere la polemica, sia pure comprensibile, per tutto quello che è successo ultimamente sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria e l'anno scorso sul tratto autostradale tra Modena sud e Modena nord. In Commissione trasporti, in-

fatti, unanimemente abbiamo votato una risoluzione per chiedere che sia considerato un aspetto importante, che peraltro dovremo valutare nei decreti legislativi che il Governo dovrà adottare sulla base della delega conferita: la necessità di un coordinamento di tutte le strutture interessate dall'autotrasporto. Ritengo infatti che ciò sia assolutamente fondamentale per lo sviluppo non soltanto dell'autotrasporto di persone e di cose, bensì per lo sviluppo del trasporto inteso nel suo complesso.

Da ultimo, vorrei esprimere la seguente considerazione. Quando da sinistra si parla di progetto-programma, come affermato dal collega Di Gioia, credo ci si dimentichi di un aspetto fondamentale: oggi questo Governo ha dato una prima risposta importante in termini di sviluppo e chi, oggi, parla di programma, invece di partecipare, anche con l'espressione di un voto positivo, all'elaborazione di questo provvedimento, forse dimentica che ha avuto a disposizione cinque anni, ma anche tanti anni precedenti, per far sì che questo progetto-programma, che oggi si vuole realizzare, diventasse un progetto legislativo (aveva i mezzi ed i numeri per farlo). Forse, è mancata la volontà!

Oggi noi manifestiamo questa volontà in maniera chiara, con un provvedimento estremamente positivo, che dimostra come altri questa volontà non l'abbiano espressa ed abbiano perso un'ottima occasione per farsi anche carico di responsabilità importanti in questo senso, dimostrando che alle parole, purtroppo, nessuno, se non noi, è riuscito a far seguire i fatti.

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

Saluto gli studenti e gli insegnanti delle quarti classi del liceo Torelli di Fano, che assistono ai nostri lavori (*Applausi*).

Per consentire l'ulteriore decorso del termine di preavviso, sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 11,15 con immediate votazioni.

La seduta, sospesa alle 11,05, è ripresa alle 11,15.

**(Votazione finale ed approvazione
— A.C. 5197)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 5197, 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)*.

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

| | |
|----------------------------------|--------------|
| <i>(Presenti e votanti</i> | <i>396</i> |
| <i>Maggioranza</i> | <i>199</i> |
| <i>Hanno votato sì</i> | <i>219</i> |
| <i>Hanno votato no ..</i> | <i>177).</i> |

Dichiaro pertanto così assorbite le proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341.

Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419, Antonio Leone ed altri n. 1-00422 e Cima ed altri n. 1-00423 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici (ore 11,18).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419, Antonio Leone ed altri n. 1-00422 e Cima ed altri n. 1-00423 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici *(vedi l'allegato A — Mozioni sezione 1)*.

Ricordo che nella seduta del 14 febbraio si è conclusa la discussione sulle linee generali delle mozioni all'ordine del giorno.

Avverto che è stata presentata la risoluzione Violante ed altri n. 6-00100 *(vedi allegato A — Risoluzione sezione 2)* e che

sono state ritirate dai rispettivi presentatori le mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Cima ed altri n. 1-00423.

(Intervento e parere del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio, onorevole Tortoli, che esprimerà altresì il parere sulla mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422 all'ordine del giorno e sulla risoluzione testé presentata.

ROBERTO TORTOLI, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Il Governo accetta sia la mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422 sia la risoluzione Violante n. 6-00100.

Con riferimento alla suddetta risoluzione, mi preme fare un cenno in ordine all'obiettivo del 80 per cento in essa evidenziato. Si tratta di un obiettivo al quale tiene anche il Governo; tuttavia, siccome la delibera CIPE stabilisce che si devono individuare le misure più efficaci al costo minore, non possiamo essere vincolati ad un limite stabilito.

Allo stato attuale, riusciremo probabilmente ad attestarci intorno al 50 per cento, mantenendo comunque l'obiettivo dell'80 per cento, che anche per noi — ripeto — è importante.

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

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

FRANCESCO STRADELLA. Signor Presidente, noi ci atterremo al parere espresso dal Governo. Comunque, riteniamo che la presentazione delle mozioni sia volta a dimostrare l'inefficacia del lavoro fin qui svolto dal Governo. Ricordo al riguardo che grazie ad una legge di questo Governo, la n. 120 del 1° giugno

2002, è stato ratificato il Protocollo di Kyoto. Inoltre, vorrei ricordare l'attenzione riservata dal Governo ad un problema così importante, agli aspetti più significativi dell'applicazione di tale Protocollo, all'attività svolta nei consessi internazionali per evitare una rottura tra i grandi paesi in via di sviluppo, quali Cina ed India, nonché con le nazioni che non hanno sottoscritto il documento, perché si potesse continuare a ricercare una soluzione comune alle indicazioni del Protocollo, senza provocare contrasti e al tempo stesso compromettere lo sviluppo economico dei vari paesi.

La presentazione delle mozioni in qualche modo vorrebbe dimostrare che l'attenzione del Governo su questo tema non è stata sufficiente. Al contrario, credo di poter dire che, fino ad ora, sia per i passi compiuti nella passata legislatura che, soprattutto, per quelli fatti dal Governo in carica in quella presente, l'attenzione sui dettami del Protocollo di Kyoto è stata altissima.

L'attività dell'Esecutivo è stata assolutamente positiva e, pertanto, in sede di votazione ci conformeremo al parere espresso dal sottosegretario Tortoli.

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

DOMENICO PAPPATERRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 16 febbraio 2005 è una data storica per tutto il nostro pianeta. Da oggi nel mondo — o meglio, nei 189 paesi che hanno sottoscritto il Protocollo di Kyoto — comincerà a migliorare la qualità dell'aria e, quindi, migliorerà complessivamente il clima del nostro pianeta, grazie al calo di emissioni di anidride carbonica che producono l'effetto serra e, di conseguenza, il riscaldamento della terra.

Dopo anni di negoziati e di conferenze internazionali alla fine è giunto il grande momento: l'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto, il patto più allargato e condiviso che sia stato sottoscritto dai paesi industrializzati al fine di tutelare la salute di

milioni di uomini e donne e salvaguardare la loro sopravvivenza.

Non si poteva tollerare oltre misura una situazione che aveva provocato danni all'ambiente e alla salute: scarsità di cibo, siccità, scioglimento dei ghiacciai, innalzamento dei mari, fino a fenomeni estremi quali uragani, alluvioni, maremoti, come quello che recentemente, nel giorno di santo Stefano del 2004, ha colpito il sud-est asiatico, provocando la morte di centinaia di migliaia di persone.

I gruppi parlamentari del centrosinistra hanno presentato per l'occasione una mozione sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici, che punta ad impegnare il Governo, da un lato, a sostenere le strategie dell'Unione europea, contenute nel suo programma e, dall'altro, ad attivare sul territorio italiano gli obblighi di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2012, rispetto ai limiti del 1990, contenendo l'aumento delle temperature entro un massimo di due gradi, indipendentemente dalle valutazioni di tipo economico e sociale.

Onorevoli colleghi, occorre essere tutti consapevoli che il Protocollo di Kyoto non rappresenta solo un elenco di principi di generiche affermazioni, ma contiene in sé impegni che vanno mantenuti e regole e procedure che vanno rispettate. Anche il suo orizzonte temporale è fissato al 2012 e per questa data vanno operate drastiche riduzioni di emissioni di gas nell'atmosfera, con l'ambizioso obiettivo di limitarle ulteriormente e, magari, — ma forse questo è un sogno — di azzerarle.

Non a caso, già si parla di negoziare l'accordo « Kyoto 2 ». Quale sarà l'atteggiamento del nostro paese? Ritengo che oggi il Parlamento si debba interrogare su questo. L'Italia si comporterà come stanno facendo nazioni virtuose quali la Francia, la Germania e la Gran Bretagna, o anche in questo caso, come è successo sul piano bellico, si appiattirà sulle posizioni di sviluppo incontrollato degli Stati Uniti? Questa preoccupazione è tutta in campo, non foss'altro perché l'Italia fino ad oggi ha disatteso tutti gli impegni assunti: si era impegnata a ridurre del 6,5 per cento le

emissioni e oggi, avendole aumentate nella stessa misura, si ritrova a doverle tagliare di circa il 13 per cento e non è un caso che al fine di superare l'esame dell'Unione europea si parli con insistenza del ricorso alla borsa delle emissioni, comprando quote di CO₂ da chi è stato più bravo ed ha accumulato crediti.

Lo *smog* nelle grandi città e nella pianura padana di questi giorni pone altresì il Governo nella necessità non di scaricare sui valorosi sindaci le responsabilità, ma di mettere in campo una politica seria nei confronti delle città e della mobilità. Oggi vi sarà un incontro importante tra il Governo e i sindaci. Ci auguriamo che il Governo rilanci gli impegni solenni spesso annunciati dal ministro dell'ambiente Matteoli, che ha proposto, nei mesi scorsi, di aumentare le risorse, al fine di riconvertire il traffico nelle nostre città, di riprendere politiche di pulizia dell'aria, di riconvertire l'apparato di trasporto pubblico e di avviare la sperimentazione. Siamo preoccupati dal fatto che forse prevarrà, al contrario, una politica energetica che rilancerà carbone e nucleare e una politica dei trasporti e della mobilità basata solo sulla realizzazione di grandi opere, di strade ed autostrade, come vuole il ministro Lunardi, anziché sulla promozione di soluzioni alternative e compatibili.

Invece di presentarsi con la ridicola dote di 100 milioni di euro alla riunione di oggi, il ministro Matteoli si batta nel Governo per modificare una politica tesa a regalare indiscriminatamente *decoder* e computer a tutti, senza limiti di reddito, o ad abbassare le tasse ai cittadini più ricchi! Si ritroverebbe ingenti risorse per il suo dicastero, da poter utilizzare per favorire l'acquisto di mezzi e di attrezzature necessari a contenere i livelli di inquinamento delle grandi aree urbane e dell'intera pianura padana!

Quando si afferma la necessità di modificare i nostri modelli di sviluppo, non vi è dubbio che ad essa va accompagnata anche la capacità di mettere in discussione i modelli di vita: consumare meno energia significa anche fare dolorose rinunce alle

nostre tante comodità. Se, al contrario, non si vuole rinunciare alle comodità, dobbiamo mettere tutti in conto che una migliore qualità dell'aria e, quindi, la tutela della nostra salute, implicano un risvolto spesso sottaciuto: ridurre le emissioni costa. Si tratta di un obiettivo educativo, che andrà sostenuto anche con veri piani di formazione ambientale, che coinvolgano in particolare le scuole e le giovani generazioni.

Oggi è un giorno di grandi festeggiamenti in larga parte del mondo. Ciò tuttavia non deve far sottovalutare le preoccupazioni che gravano sul Trattato e che sono state evidenziate nel recente vertice di Buenos Aires. Il dilemma che incombe è quello di capire cosa accadrà dopo il 2012, e in particolare se gli Stati Uniti continueranno a rimanere fuori dai vincoli del Protocollo, mentre i paesi in via di sviluppo, quali la Cina, l'India e il Brasile, pur partecipando ai meccanismi del Protocollo, non sono al momento obbligati al rispetto del Trattato.

Nei mesi scorsi il presidente della Russia Putin si è convinto a firmare il Protocollo, e gli va riconosciuto il merito di aver sbloccato il Trattato. Sarebbe il caso che il nostro Governo svolgesse una grande opera di persuasione e di convincimento nei confronti dell'amministrazione statunitense, anziché assecondare passivamente ogni sua scelta, come quella di spingere anche il nostro paese ad uscire nel 2012 dall'accordo.

Il Protocollo di Kyoto ha sancito un percorso obbligato per impedire l'autodistruzione del nostro pianeta. Si tratta, onorevoli colleghi, prima che di una scelta politica ed economica, di una scelta fondamentale di civiltà, ed anche su questo, oggi e negli anni a venire, si misurerà la differenza tra le politiche del centrodestra e quelle del centrosinistra.

Per tali ragioni, esprimeremo un convinto voto favorevole sulla risoluzione presentata dall'onorevole Violante (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-socialisti democratici italiani*).

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

LAURA CIMA. Signor Presidente, quella di oggi è in tutto il mondo una data salutare. In questo senso, mi piace riprendere la definizione dell'Organizzazione mondiale della sanità.

Ritengo sia una data storica in quanto dovrà necessariamente essere invertita quella tendenza che ha provocato i guasti di cui tutti siamo testimoni, con i cambiamenti climatici che hanno prodotto inondazioni, cambi di ecosistemi, siccità e morti; a tale proposito l'Organizzazione mondiale della sanità ha effettuato un elenco minuzioso di tutti i morti provocati dal caldo.

La responsabilità che abbiamo rispetto alle nuove generazioni ci fa essere oggi coscienti del fatto che abbiamo finalmente accettato una sfida difficilissima, tutta in salita, non sapendo se riusciremo a vincerla, ma nella consapevolezza che, quantomeno, ci siamo messi nelle condizioni per poterla iniziare a livello mondiale.

Ciò a dispetto di tutte le lobby degli scettici, quelle cosiddette del « rifiuto », finanziate soprattutto dalla Epson, ma, in genere, dalle grandi compagnie petrolifere, che sono quelle che, ad esempio, hanno fatto uscire dal Protocollo di Kyoto gli Stati Uniti di Bush nel 2001, cioè la nazione più inquinante (che produce la maggiore quantità di CO₂ e che, quindi, emette più gas serra), la quale ha cancellato la firma apposta sul Protocollo stesso dal precedente Presidente Clinton, a causa proprio della pressione di quelle lobby che adesso, come denunciano alcuni esponenti della *Royal Society* inglese, stanno approdando anche in Inghilterra e, quindi, in Europa.

È perciò fondamentale che comprendiamo fino in fondo l'importanza degli impegni che chiediamo al Governo, tanto più se riusciremo oggi ad avere un atteggiamento il più possibile unitario tra maggioranza ed opposizione per convincere il Ministero e il Governo nel suo complesso a liberarsi di qualsiasi scetticismo rispetto

al Protocollo di Kyoto, scetticismo purtroppo emerso in qualche momento attraverso dichiarazioni non sufficientemente meditate, forse immaginando che non si sarebbe mai raggiunta la percentuale di paesi inquinanti (il 55 per cento) che avrebbe permesso di far partire il Protocollo; oggi mi sembra che il Governo, attraverso il ministro, abbia le possibilità, dopo questo voto del Parlamento, di lavorare seriamente.

È pur vero che rischiamo una seconda bocciatura da parte dell'Unione europea rispetto al Piano nazionale delle emissioni italiane, che contiene troppo carbone. Mi auguro che tutto venga al più presto rimesso in quota e che la percentuale dell'80 per cento inserita nella nostra mozione, risalente quasi ad un anno fa, posta da noi chiaramente tra gli obblighi di riduzione dell'emissione dei gas serra entro il 2012, e riproposta in modo secco nella risoluzione Violante (che tutti ovviamente appoggiamo per offrire una grande immagine unitaria), rappresenti, come ha detto il sottosegretario Tortoli, una tendenza il più possibile perseguibile dal Governo: o si lavora in questa ottica, oppure, se ci si fermerà al 50 per cento — o addirittura non si riuscirà a raggiungere neanche questo — si finirebbe per invalidare la grande sfida cui facevo cenno precedentemente.

L'ultima cosa che vorrei dire, e che poi il collega Lion integrerà nel suo intervento, è che la responsabilità è di tutti: delle industrie, del Governo, degli enti locali, del singolo cittadino, che oggi ha modo, grazie al meccanismo messo in piedi dal Protocollo di Kyoto e grazie al lavoro delle associazioni come « Kyoto dal basso » e Legambiente, di calcolare esattamente quanta CO₂ manda nell'atmosfera con il suo comportamento individuale ogni giorno così come ogni singola industria.

Ricordiamoci che, se non rispetteremo i limiti, dovremo pagare da quattro a dieci miliardi di euro l'anno (facciamo dunque il calcolo di cosa significhi questo rispetto al nostro bilancio) e che dal 2008 cominceranno ad essere irrogate le multe per le industrie che non vorranno uniformarsi.