

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

777<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

MARTEDÌ 12 APRILE 2005

(Antimeridiana)

---

Presidenza del vice presidente MORO

### INDICE GENERALE

*RESOCONTO SOMMARIO* . . . . . Pag. V-X

*RESOCONTO STENOGRAFICO* . . . . . 1-33

*ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)* . . . . . 35-41



## INDICE

RESOCONTO SOMMARIO		VALLONE (Mar-DL-U) . . . . .	Pag. 27
RESOCONTO STENOGRAFICO		GRILLOTTI (AN), relatore . . . . .	28
CONGEDI E MISSIONI . . . . .	Pag. 1	SAPORITO, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri . . . . .	31
DISEGNI DI LEGGE		<b>INTERPELLANZE</b>	
Seguito della discussione:		<b>Per lo svolgimento:</b>	
(3336) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 17, recante disposizioni urgenti in materia di impugnazione delle sentenze contumaciali e dei decreti di condanna (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):		PRESIDENTE . . . . .	32
MARITATI (DS-U) . . . . .	2	EUFEMI (UDC) . . . . .	32
MANZIONE (Mar-DL-U) . . . . .	4		
FASSONE (DS-U) . . . . .	6	ALLEGATO B	
ZANCAN (Verdi-Un) . . . . .	9	<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
Seguito della discussione:		Annunzio di presentazione . . . . .	35
(3356) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 16, recante interventi urgenti per la tutela dell'ambiente e per la viabilità e per la sicurezza pubblica (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):		Assegnazione . . . . .	36
CADDEO (DS-U) . . . . .	12	<b>AFFARI ASSEGNATI</b> . . . . .	36
PEDRAZZINI (LP) . . . . .	15	<b>GOVERNO</b>	
DONATI (Verdi-Un) . . . . .	17	Trasmissione di documenti . . . . .	36
MORANDO (DS-U) . . . . .	22	<b>REGIONI</b>	
		Trasmissione di relazioni . . . . .	36
		<b>INTERROGAZIONI</b>	
		Annunzio . . . . .	33
		Interrogazioni . . . . .	37
		Da svolgere in Commissione . . . . .	41

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.



## RESOCONTO SOMMARIO

### Presidenza del vice presidente MORO

*La seduta inizia alle ore 10.*

*Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana del 7 aprile.*

#### Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

#### Seguito della discussione del disegno di legge:

**(3336)** *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 17, recante disposizioni urgenti in materia di impugnazione delle sentenze contumaciali e dei decreti di condanna (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)*

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta antimeridiana del 7 aprile è stata dichiarata aperta la discussione generale.

MARITATI (*DS-U*). Le sentenze con cui la Corte di giustizia dei diritti dell'uomo ha evidenziato il contrasto tra l'articolo 175 del codice di procedura penale e la Convenzione dei diritti dell'uomo attengono alla questione dell'appellabilità della sentenza a carico del soggetto contumace. La Corte ritiene necessaria un'esplicita rinuncia del condannato alla sentenza di appello, in quanto non ritiene sufficiente l'irreperibilità per considerarlo contumace. L'aspetto problematico del provvedimento che intende recepire tale sentenza nel testo approvato dalla Camera dei deputati risiede nell'automaticità che stabilisce tra la contumacia e la rinnovazione dei termini nel processo, il che determina il rischio di ostacolare il regolare corso del processo. Pertanto, è preferibile l'originaria formulazione del decreto-legge ed è altresì condivisibile l'emendamento approvato dalla Commissione giustizia, che garantisce sull'effettiva conoscenza

del processo e preserva da un'inutile proliferazione degli atti. (*Applausi del senatore Fassone*).

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Il decreto-legge è sostanzialmente condivisibile in quanto recepisce le sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo, che hanno evidenziato l'anomalia dell'ordinamento processuale italiano in tema di sentenze contumaciali. La contumacia, sebbene possa essere il risultato di una strategia difensiva dell'imputato, può anche essere il frutto inconsapevole di una non corretta informazione; in questi casi il soggetto può essere processato e condannato senza aver avuto conoscenza né dell'imputazione, né del processo celebrato a suo carico, motivo per cui la Corte impone l'effettività della garanzia della restituzione nel termine per la richiesta di appello. Il provvedimento appare inoltre opportuno perché coerente con la normativa recentemente approvata in tema di mandato di arresto europeo, che potrebbe essere vanificata dall'insufficiente applicazione delle garanzie processuali degli imputati.

FASSONE (*DS-U*). Sebbene vadano rispettate le sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo che lo hanno motivato, il provvedimento che le recepisce nell'ordinamento processuale presenta alcuni pericolosi sbilanciamenti. Da un lato è troppo ampia la platea dei soggetti cui consente la restituzione nel termine, e dall'altro sono modeste le facoltà concesse a chi è risultato condannato in contumacia perché, senza sua volontà, non è stato posto nelle condizioni di partecipare al processo. Ritenere presunta la rinuncia a comparire in tutti i casi in cui non sia stata esplicitamente dichiarata favorisce quegli atteggiamenti riconducibili ad un'esplicita scelta processuale ritenuta vantaggiosa dall'imputato e determina una regressione processuale nel caso in cui l'imputato abbia scelto di rendersi irreperibile, tra l'altro con gravi conseguenze sugli atti compiuti nel processo di primo grado, che quasi certamente diventano inutilizzabili. Al contrario, ove si accerti che la contumacia non dipende da una consapevole volontà dell'imputato, appare troppo limitata la concessione del ricorso in appello, perché dovrebbero essere restituite tutte le facoltà processuali, quindi la rinnovazione del processo con contestuale arresto dei termini di prescrizione. Pertanto, vista l'estrema probabilità di un'ulteriore lettura della Camera dei deputati, invita la maggioranza ad una complessiva revisione della materia, assicurando in questo caso il pieno sostegno della sua parte politica. (*Applausi dal Gruppo DS-U. Congratulazioni*).

ZANCAN (*Verdi-Un*). Pur essendo condivisibile l'ispirazione del decreto-legge, quella cioè di adeguare la materia delle impugnazioni delle sentenze contumaciali alle statuizioni della Corte europea dei diritti dell'uomo, le soluzioni adottate non appaiono convincenti laddove, in particolare, la restituzione nel termine dell'imputato è condizionata alla dimostrazione di non avere avuto effettiva conoscenza del procedimento. In proposito, appare soddisfacente la proposta emendativa del relatore, di contenuto analogo ad altro emendamento a sua firma, che rovescia le mo-

dalità dell'onere probatorio prevedendo che in ogni caso l'imputato sia restituito nel termine per l'impugnazione, salvo risulti che abbia avuto effettiva conoscenza del procedimento o del provvedimento. Inaccettabile è invece la norma che, con riguardo alla notificazione, pone in capo al difensore di fiducia l'obbligo di avvertire l'assistito dei procedimenti che lo riguardano. (*Applausi della senatrice Donati*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

CIRAMI, *relatore*. Rinuncia alla replica, riservandosi di intervenire in fase di emendamenti.

SANTELLI, *sottosegretario di Stato per la giustizia*. Rinuncia alla replica.

PRESIDENTE. Rinvia pertanto il seguito della discussione ad altra seduta.

#### **Seguito della discussione del disegno di legge:**

**(3356) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 16, recante interventi urgenti per la tutela dell'ambiente e per la viabilità e per la sicurezza pubblica** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta antimeridiana del 7 aprile il relatore ha svolto la relazione orale ed è stata dichiarata aperta la discussione generale.

CADDEO (*DS-U*). Le modalità con cui il Governo intende finanziare gli interventi per la tutela dell'ambiente e il rinnovo del contratto collettivo dei lavoratori del trasporto pubblico locale appaiono quanto meno discutibili. Il ricorso infatti all'aumento delle accise sulla benzina e sul gasolio per coprire tali necessità appare una scelta miope che, ricorrendo ancora una volta alla tassazione indiretta, assesta un nuovo colpo alla competitività e impoverisce ulteriormente le famiglie. Forti perplessità desta altresì l'abrogazione della norma della finanziaria che, onde assicurare la continuità territoriale delle merci, estendeva la riduzione compensata dei pedaggi autostradali alle imprese di trasporto che utilizzano i traghetti da e per la Sardegna e tra la Sicilia e le isole minori. Preoccupazioni insorgono inoltre per il tentativo che si intende operare in sede di emendamenti di centralizzare in capo allo Stato, modificando unilateralmente il regime finanziario delle Regioni a statuto speciale, le maggiori entrate derivanti dall'aumento dell'accisa sulla benzina e sul gasolio.

PEDRAZZINI (*LP*). In ordine alle misure destinate alla tutela ambientale, in particolare alla lotta contro le emissioni inquinanti, sarebbe

opportuno precisare in primo luogo che destinatari dei finanziamenti siano le aree urbane, caratterizzate da un'estensione territoriale comprendente anche le periferie e quindi più vasta di quella del centro urbano cui invece fa riferimento il decreto-legge. Onde segnalare la necessità di passare da una fase di mero monitoraggio della qualità dell'aria ad una di carattere propositivo, occorre altresì prevedere interventi di natura strutturale che favoriscano il trasporto pubblico, anche mediante la sostituzione degli attuali mezzi di trasporto, incrementando la rete di rifornimento con combustibili meno inquinanti. La problematica dell'inquinamento dell'aria non è infatti risolvibile mediante interventi tampone ma soltanto investendo nei progetti volti allo sviluppo di fonti alternative di energia da utilizzare anche come combustibile. Sarebbe dunque opportuno indirizzare a tali finalità le eventuali maggiori entrate derivanti dal previsto aumento dell'accisa sulla benzina e sul gasolio, che ricompenserebbe gli utenti dell'aumento subito. (*Applausi dal Gruppo LP*).

DONATI (*Verdi-Un*). Il Parlamento esamina un provvedimento annunciato, richiesto da un'emergenza risultante dalla costante sottovalutazione dei problemi posti dalla crescita della mobilità urbana in presenza di direttive europee e degli effetti dell'applicazione del Protocollo di Kyoto, che impongono, opportunamente, limiti sempre più restrittivi alle emissioni; ma anche perché sono state trascurate tutte le iniziative, anche quelle di natura finanziaria avviate nella precedente legislatura, volte a favorire il riequilibrio modale ed il miglioramento di efficienza del sistema dei trasporti. In tale contesto e nel quadro della drammatica arretratezza del sistema nazionale, preoccupano gli annunci del ministro Matteoli e l'assenza del ministro Lunardi, che anche di recente hanno eliminato le domeniche ecologiche promettendo provvedimenti strutturali finora rimasti soltanto sulla carta, mentre per esempio, mancano norme di programma per il potenziamento e l'acquisto del materiale rotabile, il che rischia di vanificare ogni iniziativa di adeguamento dei nodi ferroviari per il trasporto locale. Mentre per quanto riguarda lo stanziamento per il fondo per le esigenze di tutela ambientale non si comprende, visto l'utilizzo del decreto-legge, per quale motivo sia stato attivato solo a partire dal 2006, l'incremento delle accise sulla benzina ed il gasolio (misura che potrebbe avere caratteri di equità poiché penalizza l'uso del carburante destinando le risorse così conseguite a finalità di riequilibrio modale e di offerta di sistemi alternativi) in assenza di piani di mobilità applicabili ad aree vaste rischia di tradursi in un finanziamento a pioggia all'autotrasporto, slegato da obiettivi virtuosi di incremento dell'offerta, di liberalizzazione del mercato, di modernizzazione ed adeguamento del parco veicoli, specie quelli per il trasporto merci in città. Gli emendamenti presentati dai senatori Verdi tentano di sopperire alle gravi carenze del provvedimento.

MORANDO (*DS-U*). Per il secondo anno consecutivo le risorse necessarie per finanziare il rinnovo del contratto per il trasporto pubblico lo-

cale vengono reperite aumentando le accise su benzina e gasolio e tale gravissima prassi può avere duraturi effetti negativi sul sistema economico italiano. L'anno scorso ciò risultava particolarmente evidente poiché l'economia italiana presentava un marcato differenziale inflattivo rispetto al resto dei paesi industriali e, in un quadro di forte squilibrio nazionale a favore dell'utilizzo del petrolio, aumenti delle accise (che peraltro producono anche aumenti dell'IVA) si ripercuotono sull'intero sistema dei prezzi e penalizzano la competitività complessiva del Paese. Ma oggi appare curioso che, nel momento in cui l'Italia, a causa dell'andamento del ciclo economico europeo, sta riuscendo a diminuire il proprio differenziale inflattivo, si intervenga per aumentare ulteriormente le accise vanificando parte del positivo risultato raggiunto. È una logica fortemente penalizzante per un'economia così dipendente dal petrolio, specie se si considera che il prezzo dei prodotti petroliferi è destinato ad aumentare, tanto che si arriva a prevederne la stabilizzazione, nel giro di pochi anni, su cifre doppie rispetto a quelle attuali. Si tratta quindi di una scelta discutibile del Governo, che avrebbe potuto reperire altrove le risorse per il contratto del trasporto pubblico, ripristinando, per esempio, la tassa di successione sui grandi patrimoni. Ma poiché gli introiti dell'aumento saranno ingenti, appare evidente l'intenzione di compensare per questa via il cattivo andamento dell'economia e la diminuzione delle entrate, soprattutto sul versante del prelievo diretto sui redditi di impresa: ben diversa fu l'impostazione del centrosinistra che nella passata legislatura destinò tutte le risorse derivanti dalla *carbon tax* a fini di sviluppo occupazionale e quindi di crescita complessiva dell'economia.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Di fronte all'emergenza ambientale delle città, certificata dal superamento dei limiti di concentrazione delle sostanze inquinanti, le risorse stanziare nell'apposito Fondo per la tutela ambientale appaiono insufficienti e comunque ridotte rispetto ai 500 milioni di euro annunciati per la mobilità sostenibile ed il rinnovamento degli autobus per il trasporto urbano. Anche sotto questo profilo si testimonia il fallimento del Governo, incapace di progettualità e di interventi strutturali, fatalisticamente rassegnato all'inquinamento delle grandi aree urbane.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

GRILLOTTI, *relatore*. Il finanziamento tramite l'incremento delle accise sui prodotti petroliferi è una misura scontata, mentre la riproposizione della tassa di successione non apporterebbe significativi risultati in termini finanziari, visto che i grandi patrimoni di fatto non sono mai stati soggetti a questa imposizione; l'esenzione totale decisa dal Governo di centrodestra è il riflesso di tale situazione, oltre che della forte crescita dei valori immobiliari. Il problema posto dal senatore Caddeo sulla continuità territoriale trova la sua sede più adatta nella legge finanziaria, mentre vanno considerate con attenzione le proposte del senatore Pedrazzini circa la finalizzazione degli interventi. Le osservazioni della senatrice Do-

nati sull'esiguità delle risorse stanziare non tengono conto che i 140 milioni di euro previsti consentono di contrarre mutui di notevole consistenza, mentre la proposta del senatore Morando di incrementare al 18 per cento l'imposta sulle rendite finanziarie non sembra migliore per il sistema economico rispetto all'incremento delle accise. Sollecita pertanto l'approvazione del provvedimento, che onora gli impegni assunti sul rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri e sull'istituzione del Fondo per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, argomento su cui anche gli enti locali dovranno svolgere un ruolo attivo, in particolare sensibilizzando i cittadini ed attivandosi per modificare l'alimentazione delle caldaie, da gasolio a metano. (*Applausi del senatore Pedrazzini*).

SAPORITO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Ringrazia il relatore, che nella replica ha esposto argomenti condivisi dal Governo, ed i senatori intervenuti, che hanno sostanzialmente concordato sugli obiettivi del provvedimento, pur con rilievi critici su alcuni aspetti e sulla copertura finanziaria, cui il Governo risponderà analiticamente nel corso della discussione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

### **Per lo svolgimento di un'interpellanza**

EUFEMI (*UDC*). Sollecita la risposta del Governo all'interpellanza 2-00697, presentata il 7 aprile, nella quale si segnala l'illegalità del bando di gara con cui il commissario straordinario della Fondazione Ordine Mauriziano intende procedere all'affitto di beni che la legge destina all'uso sacro.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico di sollecitare la risposta all'interpellanza. Dà quindi annuncio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

*La seduta termina alle ore 12,05.*

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente MORO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10*).  
Si dia lettura del processo verbale.

CALLEGARO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 7 aprile.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Andreotti, Antonione, Baldini, Bettamio, Bosi, Collino, Cossiga, Corsi, D'Alì, Magnalbò, Meleleo, Saporito, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Peterlini per attività della 1<sup>a</sup> Commissione permanente; Battaglia Giovanni, Bettoni, Bianconi, Boldi, Carella, Carrara, Cozzolino, Liguori, Longhi, Ognibene, Rollandin e Sanzarello, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul servizio sanitario nazionale; Budin, Crema, Danieli Franco, De Zulueta, Gaburro, Gubert, Manzella, Nessa, Provera e Rigoni, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale; Forcieri, per attività dell'Assemblea parlamentare NATO; Amato, per attività della Commissione internazionale sui Balcani.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**

**(3336) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 17, recante disposizioni urgenti in materia di impugnazione delle sentenze contumaciali e dei decreti di condanna (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale) (ore 10,04)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 3336, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta antimeridiana del 7 aprile il relatore ha svolto la relazione orale ed è stata dichiarata aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Maritati. Ne ha facoltà.

MARITATI (DS-U). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, come è noto, il presente disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 17 del 2005 deriva dalla necessità di adeguare la nostra normativa sul procedimento penale contumaciale e, in particolare, sulla appellabilità della sentenza emessa nei confronti dell'imputato dichiarato contumace, per effetto di alcune sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo ed in particolare di quella emessa il 10 novembre 2004, in riferimento al ricorso n. 56581 del 2000.

La sentenza in oggetto ha sancito la inidoneità dell'articolo 175 del nostro codice di procedura penale a garantire all'imputato condannato in contumacia il diritto ad un equo processo, nei termini in cui ciò è previsto in particolare dall'articolo 6 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo, a partecipare all'udienza e quindi ad avere un nuovo giudizio in contraddittorio, per l'insufficienza delle possibilità offerte dal citato articolo 175 a garantire la riapertura dei termini per l'impugnazione.

La Corte dopo aver affermato che la procedura non è di per sé incompatibile con la Convenzione dei diritti dell'uomo, ha sancito che dalla normativa vigente deve risultare però, in modo non equivoco, la rinuncia a comparire dell'interessato.

La circostanza che l'indagato, poi condannato, fosse introvabile al momento del processo, in mancanza di altri elementi obiettivi, non è sufficiente a far ritenere che egli fosse a conoscenza del processo.

Conseguentemente, l'ordinamento interno deve offrire un effettivo e concreto rimedio per ottenere un nuovo esame processuale con la sua presenza al processo. Secondo la Corte, l'attuale formulazione dell'articolo 175 del codice di procedura penale, non riconoscendo un diritto incondizionato ad ottenere la riapertura dei termini al fine della formulazione dell'appello, determinerebbe la violazione del bene protetto dall'articolo 6 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo.

La Corte, in sostanza, afferma questa volta, con assoluta perentorietà, che un condannato non si può ritenere abbia rinunciato in modo non equivoco a comparire, solo perché ritenuto e dichiarato latitante, per cui deve

anche in tali casi poter ottenere che un ufficio giudiziario deliberi nuovamente in merito alla fondatezza delle accuse formulate a suo carico.

L'aspetto più critico della decisione della Corte, a mio giudizio, non sta certamente nell'aver ribadito la necessità che i principi ed il valore contenuti nell'articolo 6 della Convenzione debbano trovare concreto riconoscimento ed attuazione anche nella nostra legislazione processuale penale. Il problema consiste nell'aver introdotto un sistema di sostanziale automatismo tra lo stato dichiarato di contumacia del condannato ed il suo conseguente diritto a ricevere un nuovo processo, con la restituzione in termini per la formulazione dell'appello.

Il diritto alla restituzione nel termine per l'impugnazione è previsto e regolato dal vigente articolo 175, che tuttavia lo subordina alla prova che l'imputato non abbia avuto effettiva conoscenza del provvedimento, e quindi del processo a suo carico, e che il fatto non sia addebitabile a sua colpa.

Anche per effetto degli interventi correttivi apportati al decreto dalla Camera dei deputati in sede di prima lettura, l'aspetto più rilevante consiste nella nuova previsione per cui non è più previsto che sia l'imputato a dover provare che non ebbe effettiva conoscenza del provvedimento, ed inoltre che tale mancata conoscenza può essere desunta anche al di fuori degli atti del processo. Inoltre, il testo trasmessoci dalla Camera non prevede più l'impossibilità di una restituzione in termini nelle ipotesi in cui l'impugnazione o l'opposizione siano state proposte dal difensore anche di fiducia.

Per quanto attiene alla prima modifica, ritengo in verità assai difficilmente praticabile l'ipotesi che, a dovere, dimostrare la mancanza di una effettiva conoscenza possa competere al tribunale, prescindendo da quanto risulti dagli atti del processo. Non è dato comprendere in che modo il tribunale potrà fornire la prova che l'imputato condannato in contumacia ebbe o meno effettiva conoscenza del provvedimento e del successivo processo, se tale prova dovrà essere acquisita *aliunde* dagli atti del processo.

Sarebbe più corretto ed efficace, ai fini di un concreto ed effettivo rispetto del diritto ad ottenere un nuovo processo in contraddittorio, attribuire al tribunale l'onere di verificare l'effettività della conoscenza, almeno sulla base di precise istanze ed indicazioni della parte interessata.

È giusto non gravare la parte di una ricerca delle prove, che talvolta può essere dispendiosa e assai difficile, della sua mancata effettiva conoscenza del processo a suo carico, ma non è pensabile che possa tale onere essere semplicemente scaricato sul tribunale senza che la parte interessata indichi ragioni e circostanze per cui, sebbene l'evidenza formale degli atti, non ebbe reale ed effettiva conoscenza. In caso contrario, equivale più semplicemente riconoscere un effettivo automatismo tra la sentenza contumaciale, la successiva richiesta di restituzione in termini e la celebrazione di un'ulteriore fase del processo.

Se, pertanto, non si vuole ripristinare l'originario testo con l'espressione «se risulta dagli atti che non ha avuto effettiva conoscenza», sarebbe altresì utile premettere all'ultima frase del testo in esame, come modifi-

cato dalla Camera: « A tale fine, a richiesta e su indicazione dell'interessato, l'autorità giudiziaria compie ogni necessaria verifica».

In questo caso verrebbe meno un'astratta genericità della ricerca, in ordine all'effettiva conoscenza, da parte di un'autorità giudiziaria per la individuazione ed acquisizione delle prove relative alla mancata effettiva conoscenza del procedimento contumaciale.

Preferibile appare la formulazione del testo originale del decreto-legge, rispetto alle modifiche apportate dalla Camera, relativamente all'articolo 2, in particolare alla formulazione del nuovo comma 8-*bis* dell'articolo 157 del codice di procedura penale. Del tutto appagate risulterebbero in tal modo le giuste esigenze di rispettare nel merito i diritti della difesa anche sotto l'aspetto della effettiva conoscenza del procedimento e dei singoli atti, mercé la notifica effettuata presso il difensore di fiducia.

Parimenti condivisibile appare il limite a tale forma di notificazione, della tempestiva dichiarazione del difensore di non accettare la notificazione, sempre che tale rifiuto sia motivato da un sopraggiunto dissidio con l'assistito e dalla conseguente rinuncia al mandato. In assenza di una simile precisazione si avallerebbe, con il concorso del difensore compiacente, la tendenza a frapporre ostacoli, senza giustificazione alcuna, al regolare fluire del processo, in contrasto peraltro al principio costituzionale della ragionevole durata del processo.

Condivisibile ritengo sia, infine, la modifica apportata da ultimo in Commissione al Senato, rispetto alla modifica della Camera, a proposito della impossibilità di richiedere la restituzione in termini, ai fini della formulazione dell'appello, le volte in cui l'atto di impugnazione sia stato formulato dal difensore munito di mandato speciale. In tal caso non si può certo dubitare della effettiva conoscenza del processo da parte dell'interessato, atteso che si è in presenza di un mandato speciale e, nel contempo, si evita una inutile quanto dannosa moltiplicazione degli atti di impugnativa, pure in presenza di una difesa di fiducia. (*Applausi del senatore Fassone*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Manzione. Ne ha facoltà.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il decreto-legge che oggi il Senato è chiamato a convertire prende le mosse, come sappiamo tutti, da due sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo, pronunciate rispettivamente il 18 maggio e il 10 novembre dello scorso anno. L'istituto che viene analizzato è quello della contumacia, relativamente alla possibilità che vengano emesse delle sentenze in seguito a processi dei quali l'imputato non era effettivamente a conoscenza.

La contumacia, che possiamo considerare come un retaggio del vecchio processo inquisitorio, può essere consapevole, risponde cioè a una precisa strategia difensiva o a una scelta convinta che induce l'imputato a decidere di non partecipare al processo, oppure può essere la conseguenza di una mancata corretta informazione. In quest'ultimo caso, che

non si verifica raramente nel nostro sistema processuale, può accadere che qualcuno venga processato e condannato, senza aver avuto preventivamente conoscenza di un'imputazione a suo carico e della conseguente celebrazione del processo.

Nel nostro ordinamento tale ipotesi viene già presa in considerazione, ma l'articolo 175 del codice di rito penale, nel disciplinare la restituzione in termine, prevede l'obbligo molto stringente, a carico dell'imputato, di provare in maniera rigorosa di non aver avuto conoscenza effettiva del provvedimento.

Si prevede, cioè, una sorta di inversione dell'onere della prova, molto spesso non facilmente assolvibile, rispetto a quanto avviene normalmente. Tali considerazioni poi, rapportate alla precisa scelta costituzionale operata con l'articolo 111, fanno facilmente comprendere come quel giusto processo di parti non potrà mai essere garantito nell'assenza incolpevole dell'attore principale: l'imputato.

Le due sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo richiamano proprio questa anomalia, relativamente ad ipotesi nelle quali alcuni imputati risultavano essere stati condannati senza aver saputo niente circa la celebrazione di un processo a loro carico.

Nella prima decisione richiamata, la Corte europea contesta al nostro ordinamento l'anomalia della mancata previsione di «una effettiva restituzione in termini per l'impugnazione», nei casi di non colpevole ignoranza da parte dell'imputato della vicenda processuale consumata ai suoi danni; nella seconda, invece, ammonisce il nostro Paese a rivedere la propria legislazione «eliminando ogni ostacolo legale che potrebbe impedire la restituzione nel termine per fare l'appello, alla rinnovazione del processo concernente ogni persona condannata in contumacia».

Il disegno di legge di conversione del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 17, già approvato dalla Camera dei deputati, si propone proprio questa finalità di ordine generale ed è per questo che nel suo impianto complessivo viene sostanzialmente condiviso dall'opposizione, anche se non indifferenti modifiche sono state prospettate con gli emendamenti presentati, sotto il profilo della differenza tra conoscenza legale e conoscenza effettiva e sotto il profilo della colpa ascrivibile.

Occorre svolgere un'ultima considerazione di ordine generale. Il provvedimento in esame, oltre ad ottemperare a una chiara indicazione della Corte europea, appare opportuno giacché rende coerente la nostra legislazione in materia di processo contumaciale con la recente normativa approvata dalle Camere in tema di mandato di arresto europeo.

Ove, infatti, non intervenisse questo adeguamento, altri Paesi europei, di fronte ad una nostra richiesta di mandato di arresto o di estradizione semplificata, potrebbero facilmente opporre, sulla base delle rispettive legislazioni interne, l'insufficiente applicazione nel nostro processo contumaciale di quelle garanzie individuali degli imputati che invece gli altri ordinamenti espressamente considerano.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Fassone. Ne ha facoltà.

FASSONE (DS-U). Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghi, è vero che questo decreto-legge ed il conseguente disegno di legge di conversione nascono, in qualche misura, sotto dettatura di una sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo, che si aggiunge ad altre sentenze della stessa Corte e, addirittura, ad un parere del Comitato per i diritti dell'uomo delle Nazioni Unite del 1999. Tutti quanti, infatti, hanno più volte lamentato la disciplina del nostro processo, allorché il giudizio si celebra in assenza dell'imputato.

Personalmente muovo dal principio che le sentenze si rispettano. Tuttavia, reputando che questa sentenza non abbia accolto fino in fondo le dinamiche del nostro sistema processuale nella sua integrità, ritengo che alla sentenza vada chiesto tutto ciò che può dare al fine di non apprestare una disciplina non plausibile, quale quella – a mio giudizio – nascente dal presente disegno di legge, il quale, da un lato – se posso così sintetizzare – concede troppo, dall'altro, concede troppo poco. Concede troppo quanto alla platea dei soggetti recuperati e quindi rimessi in gioco attraverso questa disciplina; concede troppo poco nel senso che a coloro che effettivamente ne hanno diritto non riconosce la pienezza delle facoltà che ne dovrebbero conseguire.

E provo ad argomentare. La sentenza in questione (nei paragrafi 30 e 31) enuncia due principi complementari; da un lato, afferma che, se un procedimento in assenza non è incompatibile con l'articolo 6 della Convenzione, vi è pur sempre un rifiuto di rendere giustizia quando una persona, condannata *in absentia*, non può successivamente ottenere che un ufficio giudiziario deliberi nuovamente, dopo averla ascoltata nel rispetto dell'esigenza prevista dall'articolo 6 della Convenzione, quando – ed è questo il punto – non è accertato che detta persona abbia rinunciato al diritto di comparire e di difendersi. Quindi, la prima proposizione fa leva sul concetto di rinuncia a comparire, accertata la quale, ne consegue la serie dei diritti enunciati.

Nel paragrafo successivo la Corte ricorda, invece, che la Convenzione lascia agli Stati contraenti la grande libertà della scelta dei mezzi, atti a permettere al loro sistema giudiziario di rispondere all'esigenza dell'articolo 6, preservando al tempo stesso la loro efficacia.

Questi sono i due concetti che si devono armonizzare ed incastrare. Importante allora è questa premessa: l'accento è posto sulla certezza della rinuncia, la quale, però, nel nostro ordinamento e anche secondo il senso comune delle parole, si ha soltanto quando l'imputato formalmente rinuncia; cosa prevista dall'articolo 420-*quinquies* del nostro codice. In tutti gli altri casi, si può presumere la rinuncia posto che, se l'imputato ha avuto effettiva conoscenza e non è comparso, si può ragionevolmente dedurre che non avesse interesse a comparire e che, quindi, abbia rinunciato.

Pertanto, il vero baricentro del ragionamento non va posto tanto sulla rinuncia quanto sull'effettiva conoscenza dell'atto che lo chiamava in giudizio. E questo, in effetti, è sottolineato nel paragrafo 15 della stessa pronuncia della Corte. Ma anche l'effettiva conoscenza, se ben guardiamo, è un dato psicologico interno che nulla ci può attestare, se non la dichiara-

zione stessa dell'imputato che dichiara di sapere, o – come è normale – se non una serie di presunzioni.

Tutti i nostri modelli di notificazione sono basati su una presunzione di conoscenza, persino la notifica più solida, quella a mani dello stesso interessato, presume una conoscenza perché nulla vieta di ipotizzare che l'interessato abbia buttato l'atto nel cestino e non lo abbia neppure guardato.

Tanto più questa presunzione vi è, tanto meno diventa solida quando si allontana dal soggetto. La presunzione di conoscenza in caso di notifica a persona convivente ha ancora un alto grado di ragionevolezza; questa si attenua vieppiù quanto più la notifica viene fatta o al portiere, o con affissione sulla porta di casa, o più ancora con la notifica ad un difensore d'ufficio, tutte situazioni che, non essendo aggiunto l'altro requisito di cui dirò fra un istante, abilitano sulla base della sentenza l'imputato a dire che non aveva avuto effettiva conoscenza; è difficile contraddirlo quando, effettuata una notifica al difensore o alla casa comunale, l'imputato dice: io non l'ho conosciuta.

In tutti questi casi l'imputato, versando in una situazione di non effettiva conoscenza, alla stregua del testo al nostro esame, avrà diritto ad essere rimesso in gioco. Questo mi sta bene quando, in effetti, l'imputato non ha avuto conoscenza per fatto incolpevole, mi sta assai meno bene, anzi non mi sta bene per nulla, che ciò accada quando l'imputato, o per negligenza, o peggio ancora per callidità, si è sottratto al contatto con il processo, nel senso che ha cambiato domicilio, si è reso irreperibile, ha dichiarato un domicilio e poi lo ha modificato senza renderlo noto all'ufficio come invece ha il dovere di fare. In tutti questi casi l'imputato è bensì privo di effettiva conoscenza, ma lo è per un fatto a lui addebitabile.

Non per nulla il nostro codice, nell'articolo 175, comma 2, del quale si discute, ha proprio inserito che ciò avvenga per fatto incolpevole e prego di credere che, quando si varò il nuovo codice di procedura penale, il collegio di illustri giuristi aveva ben presenti le problematiche nascenti dal processo *in absentia* e si preoccupò, appunto, di strutturare un sistema che, da un lato, tutelasse il soggetto che non aveva avuto conoscenza ma, dall'altro lato, lo tutelasse soltanto quando nessun rimprovero gli si poteva muovere di negligenza o, peggio, di callidità.

Questo, infatti, è scritto nell'articolo 175 ora da me richiamato, questo è ripetuto nell'articolo 603, comma 4, che accorda all'imputato rimesso in gioco particolari facoltà nel giudizio di appello, sempre che la sua assenza nel giudizio di primo grado non fosse dovuta a fatto colpevole, a fatto a lui addebitabile.

Ecco perché mi sembra che il disegno di legge sia notevolmente sbilanciato attraverso la soppressione di quel riferimento al fatto incolpevole.

La Corte europea dei diritti dell'uomo ha colpito il nostro articolo 175 – e questa volta ha espressamente ingiunto allo Stato di provvedere, il che ci pone in una situazione vincolata molto grave e delicata – sotto la suggestione tralatticia dell'illegittimità del procedimento *in absentia*.

Tengo a sottolineare che il caso in specie che ha dato origine a tutta la vicenda riguarda un nomade, presunto autore di un omicidio che, subito dopo il fatto, si è reso latitante. Ora, in una situazione del genere è difficile chiedere ad uno Stato – non a quello italiano ma a qualsiasi ordinamento – qualcosa di più di un verbale di ricerche che, se dà esito negativo, produce bensì la non effettiva conoscenza dell'atto in capo all'imputato, ma lo produce per un fatto di cui l'imputato è responsabile.

Ecco perché dico: le sentenze si rispettano, ma bisogna chiedere alle sentenze tutto ciò che esse ci consentono di ricavare, in particolare quello che il paragrafo 31 della sentenza richiamata consente allo Stato italiano.

La situazione che viene a delinarsi, se passerà – come purtroppo temo avvenga – il testo licenziato dalla Commissione e proposto dall'onorevole relatore, aprirà la strada ad una grande quantità di regressioni processuali quando l'imputato si è reso egli stesso irreperibile, ad esempio dichiarando un domicilio e poi modificandolo senza notificarlo, quando vi è una situazione di latitanza, quando non risulta la sua residenza ufficiale e le ricerche, compiute secondo la normale diligenza, non permettono di individuarla.

Sono tutte situazioni nelle quali bisognerà di fatto rinnovare il processo con una serie di problematiche non coperte dal testo. Infatti, quale sarà la sorte degli atti già compiuti che, per avventura, diventassero irripetibili nel nuovo processo? Se vogliamo davvero mettere l'imputato in condizione di esercitare tutte le facoltà previste dall'articolo 6 della Convenzione, verosimilmente la sorte consisterà nell'inutilizzabilità di quegli atti; e allora, di fronte alla callidità processuale, si registrerà addirittura un'impotenza processuale nell'assumere quelle prove che, per fatto anche in questo caso incolpevole nei confronti del processo, sono diventate inutilizzabili e quindi non più riassumibili.

Questi sono gli sbilanciamenti molto pericolosi a cui il testo dà sbocco.

Il discorso si può però leggere in direzione contraria: nelle ipotesi in cui veramente il soggetto non abbia avuto conoscenza del processo e non ne abbia alcuna colpa, non basta dirgli che gli si consente di andare in appello, perché tutte le facoltà che egli poteva esercitare in primo grado gli sono precluse, dalle eccezioni all'invocazione di determinati strumenti di prova, alle osservazioni sulla formazione del fascicolo dibattimentale: tutto ciò, appunto, gli è precluso, lo rimettiamo semplicemente nella condizione in cui un giudice verifica se il primo processo è stato fatto bene, se ha registrato delle conclusioni apprezzabili. Ma questo non è sufficiente, proprio perché l'articolo 6 della Convenzione prevede tutta una serie di facoltà, una parte soltanto delle quali gli sono restituite.

Ecco perché io credo che il discorso andasse affrontato in un'ottica radicalmente diversa, cioè che bisognasse essere prudenti e rigorosi nell'individuazione del paniere dei soggetti che hanno diritto a essere rimessi in gioco e bisognasse scrutinarlo attraverso un setaccio la cui maglia fondamentale era quella già prevista nelle due norme che ho citato, cioè il fatto incolpevole; a quel punto soltanto, occorreva restituire al soggetto

tutte le facoltà, perché, se è incolpevole, ha diritto di essere giudicato nell'integrità dei suoi diritti e delle sue facoltà.

Con in più un accenno alla prescrizione: posto che l'imputato sia incolpevole, anche l'Amministrazione della giustizia è incolpevole, se non lo ha trovato, nell'ipotesi fisiologica che le ricerche siano state fatte come prescrive la legge; allora effettivamente, in questo caso, gli riconosciamo tutte le facoltà, ma fermiamo l'orologio perché il processo non dev'essere danneggiato da un fatto di cui il processo stesso non è colpevole.

Ecco perché, posto che determinate modifiche sono già state apportate dalla Commissione e presumo saranno ratificate dall'Aula e quindi comporteranno una terza lettura, auspico una revisione *ab imis fundamentis* delle dinamiche complessive che soggiacciono al procedimento *in absentia*: in questo caso non mancherà certamente il nostro contributo e il nostro voto a sostegno, ma solo in questo caso. (*Applausi dal Gruppo DS-U. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zancan. Ne ha facoltà.

ZANCAN (*Verdi-Un*). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, signori colleghi, la questione che affrontiamo stamane è di straordinaria importanza, perché la validità e l'efficacia della chiamata in giudizio è fondamentale in ogni tipo di processo, sia esso penale o civile, ma specie nel processo penale, che si vuole giustamente processo di parti, dove la presenza della parte interessata è di enorme importanza rispetto al contraddittorio probatorio.

Il vento che ha gonfiato le vele di questo decreto-legge è giusto, poiché cerca di adeguarsi ad una sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo che a me sembra, nella sostanza, condivisibile.

Il problema, come sempre avviene in materia di procedura penale, è quello di passare dall'adesione a principi giusti ad una loro applicazione corretta, che ne consenta la praticabilità senza paralizzare il processo. Noi abbiamo tutta una serie di notificazioni formalmente valide, ma che garantiscono pochissimo circa l'effettiva conoscenza degli atti da parte dell'interessato.

Ricordo il mio primo anno di professione, tormentato dalla presenza di un custode dello stabile nel quale avevo il mio studio professionale, il quale – purtroppo, ahimè – soleva indulgere con la bottiglia; dico questo ovviamente senza alcuna offesa nei confronti della nobilissima categoria dei custodi di stabili. Era un dramma perché, in assenza dell'avvocato, una notifica al portiere, il quale magari trovandosi in uno stato euforico la dimenticava in giro per i bar limitrofi, era qualcosa di assolutamente non garantente. Ho fatto questo esempio concreto per dire che, come spesso accade, il legislatore magari è attento ai principi, ma non alle conseguenze pratiche.

Lo stesso può dirsi per la notifica con deposito alla casa comunale e invio di una duplice raccomandata, nel caso, ad esempio, di un'attività commerciale rispetto alla quale l'interessato si trovi a fare viaggi di lavoro

all'estero di due-tre mesi e non abbia un *habitat* familiare che lo possa raggiungere telefonicamente, cioè sia un *single* che si affida ad una notificazione che è formale, ma non sostanziale. Rispetto a questa situazione, la tematica delle notifiche va affrontata con assoluta concretezza.

Dice giusto la sentenza quando afferma che il processo in contumacia, *in absentia*, deve derivare da una certezza che l'imputato ha sostanzialmente rinunciato alla presenza al dibattimento. Il problema, molto pratico, è come si fa ad accertare questa rinuncia.

La soluzione adottata dal decreto-legge all'articolo 1, comma 2, è – a mio avviso – profondamente errata e può dar luogo a incongruenze pratiche straordinarie. Si dice, infatti, che l'imputato può essere restituito nel termine per proporre impugnazione od opposizione «se risulta che non ha avuto effettiva conoscenza del procedimento e non ha volontariamente rinunciato a comparire. A tale fine l'autorità giudiziaria compie ogni necessaria verifica». Ciò significa che vi è un onere probatorio diabolico, perché si pone a carico dell'interessato l'obbligo di provare che non ha avuto effettiva conoscenza: una prova diabolica, come tutte quelle su fatti negativi, non positivi.

Come si fa a provare che non ha avuto conoscenza? E come fa l'autorità giudiziaria a provare – «compie ogni necessaria verifica» – che invece ha avuto conoscenza, di fronte magari alla moglie dell'imputato, legittimata ad assumere la notificazione, la quale sostenga che in quella settimana ha bisticciato con il marito, che le bastava solo sentirne pronunciare il nome per farle perdere il controllo e i freni inibitori, cosicché stracciava notifiche e quant'altro?

Di fronte ad una deposizione testimoniale di questo genere, sia pure certamente falsa e compiacente, vorrei capire come fa l'autorità giudiziaria a superarla e a dare efficacia al processo attraverso la dimostrazione che non c'è stata conoscenza pratica.

Di qui la mia proposta emendativa 1.1 che, con assoluto compiacimento, vedo corrispondere all'emendamento 1.100 proposto dal relatore. Infatti, l'emendamento 1.1 da me presentato e l'emendamento 1.100 del relatore sono sostanzialmente identici. Di qui un rovesciamento dell'onere probatorio, laddove si dice che nel giudizio in assenza, in contumacia, c'è sempre la possibilità di proporre impugnazione od opposizione salvo che risulti positivamente l'effettiva conoscenza.

Quali sono le prove dell'effettiva conoscenza? In primo luogo, la notifica in mani proprie; in secondo luogo, un comportamento concludente, come ad esempio quello di darsi alla latitanza, quello di rendersi irreperibile oppure quello, ottenibile testimonialmente, secondo cui l'interessato se ne va in giro dicendo di essere stato condannato a vent'anni di reclusione. Deve essere, però, una prova positiva della conoscenza per rispettare la pronuncia della sentenza della Corte del novembre scorso.

Sono contento, quindi, che su questo punto il mio emendamento coincida con quello del relatore, sul quale voterò certamente a favore, anche perché sono sostanzialmente identici, precisando però che non ho considerato il caso di volontaria rinuncia perché, a mio giudizio, l'effettiva cono-

scenza discende sempre dall'effettiva rinunzia, per cui è un'aggiunta pleonastica quella dell'effettiva rinunzia, in quanto rientrante nella generica effettiva conoscenza, che, ripeto, dà luogo alla possibilità di impugnazione tardiva o di opposizione tardiva.

Questo, a mio giudizio, è il modo corretto d'impostare il problema che la sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo del 10 novembre 2004 ha posto e che io credo consenta di garantire un efficace, giusto e corretto svolgimento del nostro processo, anche del processo in contumacia.

Nel decreto-legge vengono introdotti inaccettabili tentativi di efficienza notificatoria, caricando tale efficienza sul groppone degli avvocati. Per carità, si tratta di una categoria che ha i suoi difetti e i suoi pregi, come tutte le altre, ma non possiamo accettare che da una nomina fiduciaria discenda per il difensore l'onere di avvertire il suo assistito.

Il legislatore non conosce le cose concrete! Quante volte ho dovuto mandare in giro per il mondo raccomandate e solleciti, ho dovuto mandare la segretaria a perlustrare il quartiere dove stava una persona? Quante volte ho dovuto sostenere questo compito ingrato? Ora si vorrebbe introdurre sempre e comunque, sanzionando dunque la nomina fiduciaria, l'obbligo di avvertire l'assistito. Ma per piacere! In un Parlamento «inzuppato» di avvocati queste castronerie non le scriviamo! Noi sappiamo che una nomina fiduciaria avviene in un certo anno; ebbene, dopo cinque anni, avrei l'obbligo giuridico di avvertire quella persona, senza però potermi avvalere, come fa lo Stato, delle forze dell'ordine.

Pensate, ad esempio, ad una nomina fiduciaria rispetto ad una gentile signorina che fa il mestiere più antico del mondo, che si sposta, nell'esercizio del mestiere più vecchio del mondo, nel territorio nazionale o oltre i suoi confini: come posso fare io, che non ho gli statini, che non eseguo i controlli della polizia, a notificare un atto a questa persona?

Non accetto, sia pure in un momento di grande scontro ideologico-politico, che si facciano norme che dimenticano la realtà. In questo caso, stiamo semplicemente decidendo i flussi di traffico nel processo, che è esattamente come decidere i flussi di traffico nella circolazione stradale. Sembra, infatti, che il legislatore stabilisca norme cervelotiche, come sarebbero quelle secondo cui nei giorni pari il senso di marcia sarebbe a sinistra e nei giorni dispari a destra.

Allora, per cortesia, cerchiamo di dare coerenza a tutto questo. Non inventiamo scorciatoie, come quella che l'impugnativa deve sempre avvenire tramite procura speciale da parte del difensore: tale previsione è stata giustamente abbandonata, perché un difensore non può essere vincolato dal mancato ricevimento di una procura speciale e lasciar passare in giudicato una sentenza che egli ritiene profondamente errata e ingiusta.

Per cortesia, stiamo nel vento giusto della Corte europea dei diritti dell'uomo; non andiamo ad almanaccare altre cose, non facciamo minestroni genovesi, come spesso accade al legislatore e, soprattutto, rimaniamo con i piedi per terra e organizziamo un tavolo tecnico, perché si tratta di norme tecniche. Mi compiacerei molto di potermi sedere a quel

tavolo tecnico trovando una concordanza con il signor relatore, che non appartiene né alla mia forza politica né all'opposizione, bensì alla maggioranza.

Faccio osservare tutto ciò per sottolineare che, se si prova a ragionare con onestà d'intenti in una materia tecnica, si può individuare una soluzione adeguata e coerente. (*Applausi della senatrice Donati*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.  
Ha facoltà di parlare il relatore.

CIRAMI, *relatore*. Signor Presidente, rinuncio alla replica e mi avvarrò dell'occasione della trattazione degli emendamenti per contraddire eventualmente alcune argomentazioni dei colleghi intervenuti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la rappresentante del Governo.

SANTELLI, *sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, rinuncio anch'io alla replica, riservandomi d'intervenire successivamente.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

#### **Seguito della discussione del disegno di legge:**

**(3356) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 16, recante interventi urgenti per la tutela dell'ambiente e per la viabilità e per la sicurezza pubblica (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale) (ore 10,45)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 3356, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta antimeridiana del 7 aprile il relatore ha svolto la relazione orale ed è stata dichiarata aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Caddeo. Ne ha facoltà.

CADDEO (*DS-U*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo di fronte un decreto emanato per fronteggiare le emergenze che in troppe giornate invernali si verificano soprattutto nelle città del Centro-Nord. Si tratta di situazioni drammatiche, a cui finora si è guardato con un impegno non adeguato.

Il peggioramento della qualità dell'aria e l'emissione intensa di polveri sottili richiedono un programma di riconversione ecologica degli automezzi del trasporto pubblico, di quello privato e degli impianti di riscaldamento.

Il Governo ha promesso molto. Con il decreto-legge offre 140 milioni per il 2006 ed altrettanti per ciascuno degli anni successivi per essere ripartiti tra i Comuni.

Serviranno per rinnovare il parco autobus? Oppure, come ha annunciato il Ministro dell'ambiente al quotidiano «Il Sole-24 Ore», verranno utilizzati per incentivare l'acquisto di motorini verdi o di mezzi di trasporto merci leggeri?

Il Governo si lascia le mani libere, ma farebbe bene a dire al Parlamento quali programmi propone. Idee chiare e trasparenza non sono proprio una qualità della nostra destra.

Oggi siamo chiamati anche a finanziare il rinnovo del contratto collettivo dei lavoratori del trasporto pubblico locale con 260 milioni. Di questi, 60 vengono recuperati decurtandoli dai trasferimenti erariali ai Comuni beneficiari; al resto, penserà lo Stato.

È indubbio che occorra intervenire contro lo *smog* e per rinnovare il contratto ai lavoratori. Fa discutere la qualità dell'intervento ed il modo con cui lo si vuole finanziare.

Le risorse sono scarse, per cui non si trova di meglio che aumentare le accise sulla benzina di 5,36 centesimi a litro, con conseguenti maggiori entrate IVA di oltre 22 milioni. Per il gasolio, invece, l'aumento sarà di 9,79 centesimi a litro, con un ulteriore gettito dell'IVA superiore a 52 milioni.

Era proprio necessario il ricorso a queste forme di finanziamento? Dopo l'aumento indiscriminato delle imposte di bollo, registro, catastali e così via, si attinge ancora una volta dalla tassazione indiretta.

Si prosegue sulla strada tracciata per ridurre le imposte sul reddito, accentuando così la regressività del nostro sistema fiscale. Ne faranno le spese i consumi, che si dice di voler sostenere.

In secondo luogo, si utilizza un tributo che sta facendo esplodere il costo dei carburanti nel momento in cui il prezzo del petrolio si proietta, a detta degli analisti, verso gli 80-100 dollari al barile.

La scelta, quindi, è miope, diminuisce la competitività dell'economia ed impoverisce le famiglie. Si dovrebbe almeno sterilizzare gli effetti sull'IVA, come noi reclamiamo da tempo.

La manovra presenta altri effetti redistributivi perversi.

Lo Stato finanzia interventi indispensabili per la salute umana, la competitività del Centro-Nord e delle città e per garantire con i trasporti pubblici una parte fondamentale del *Welfare*. Chiede 60 milioni ai destinatari, il resto viene messo a carico di un fondo perequativo della solidarietà nazionale, cui contribuiscono anche i dieci milioni di cittadini delle aree rurali, che in genere usano i mezzi propri.

Il meccanismo di finanziamento ignora il principio di legare beneficio e tassazione. I trasferimenti, a ben vedere, seguono però il criterio della capacità fiscale dei territori destinatari, come peraltro è previsto nel nuovo articolo 119 della Costituzione, dando cioè di più a chi più ha.

È assistenzialismo? Non lo credo. Se guardiamo la cosa dal punto di vista del singolo cittadino contribuente risulta che il sistema che si teo-

rizza in generale in Italia e che viene messo in piedi progressivamente risulta non giusto.

Il provvedimento comprende alcune norme microsettoriali che però meritano una riflessione.

Si autorizza la spesa di 20 milioni per finalità non dichiarate e sarà il Capo del Governo ad utilizzarle a suo piacere. Siamo di fronte quindi ad uno spavaldo disprezzo del Parlamento e della stessa maggioranza.

Viene, inoltre, abrogata una norma della recente legge finanziaria, che estendeva la riduzione compensata dei pedaggi autostradali alle imprese di autotrasporto che utilizzano i traghetti da e per la Sardegna e tra la Sicilia e le sue isole minori.

È una norma nata per attuare la continuità territoriale per le merci, prevista dalla legge n. 144 del 1999, per mettere cioè alla pari i costi di trasporto delle imprese isolate con quelle del Continente.

Il Governo ha riconosciuto la fondatezza delle ragioni di questi operatori economici. Mi si fa però notare la contrarietà corporativa delle organizzazioni sindacali del continente e l'ostilità della Commissione europea.

Se la norma fosse formulata, come sembrava, in modo improprio l'inerzia governativa che dura dal 1999 non ha però alcuna giustificazione perché ha finora trascurato di usare le risorse disponibili in attuazione di specifici regolamenti comunitari. In realtà ha fin qui pesato la sordità verso le ragioni e gli operatori del trasporto privato della Sardegna.

Infine, si vuole cancellare un emendamento approvato alla Camera che esclude la riserva allo Stato dell'aumento dell'accisa sulla benzina e sul gasolio nelle Regioni a Statuto speciale.

Al di là del merito, se cioè anche i cittadini di quelle realtà debbano contribuire agli interventi antismog nelle città o a finanziare il contratto degli autoferrottranvieri, si pongono comunque problemi. Queste Regioni e Province autonome godono di un regime finanziario originato da norme di rango costituzionale. Queste non possono essere modificate unilateralmente senza un'intesa Stato-Regione.

Ciò non è avvenuto ed in verità si segue una prassi che ormai si sta consolidando. Quando si riducono le aliquote, come è avvenuto ultimamente con l'IRE, le Regioni autonome perdono quote delle loro entrate. Quando invece vengono aumentate o si introducono forme di prelievo con nuove denominazioni, gli introiti vengono riservati allo Stato. L'effetto finale è che diminuiscono le entrate mentre aumentano a dismisura le competenze devolute.

Con le accise oggi si ripete quanto è successo con i condoni, con le imposte sostitutive, con le liti ed i concordati fiscali. Per fare un solo esempio, la mia Sardegna in questo modo ha visto ridimensionare le sue entrate dall'IRE dal 70 al 40 per cento e quelle dell'IVA dal 40 al 20 per cento.

In conclusione, le motivazioni originarie del provvedimento sono condivisibili. La sua costruzione è però distorta e squilibrata. Andrebbero trovati correttivi per rendere i rapporti tra Stato e cittadini e tra Stato ed

autonomie meno conflittuali, più corrispondenti allo spirito di un vero federalismo giusto ed unitario.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pedrazzini. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI (*LP*). Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame prevede interventi per la tutela dell'ambiente, per la viabilità e per la sicurezza pubblica. Mi atterrò solo alla parte che interessa in questo caso la Commissione di cui faccio parte, cioè l'8<sup>a</sup>. Interverrò, quindi, solo sui profili relativi all'ambiente e al settore del trasporto.

Il Gruppo della Lega Padana è favorevole all'istituzione del Fondo per le esigenze di tutela ambientale. I 140 milioni di euro annui stanziati dal decreto-legge sono immediatamente spendibili, trattandosi di contributi in conto capitale, e permettono l'attivazione di ulteriori risorse, anche da parte di soggetti privati, a favore dei programmi del Ministero dell'ambiente e degli enti locali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Durante l'esame del provvedimento alla Camera, è stato approvato un emendamento che specifica la destinazione di tali finanziamenti, restringendo gli interventi alle esigenze di tutela ambientale connesse al miglioramento della qualità ambientale dell'aria e alla riduzione delle emissioni di polveri sottili in atmosfera nei centri urbani.

A mio avviso, sarebbe utile chiarire che nell'ambito dei centri urbani sono da considerarsi tutte le aree urbane, anche quelle periferiche delle città, la cosiddetta area vasta, evitando dubbi interpretativi della norma. Proprio per chiarire l'ambito oggettivo della destinazione dei finanziamenti, ho presentato un apposito emendamento, che sostituisce la locuzione «centri urbani» con l'altra «aree urbane». Infatti, l'esigenza di ridurre le emissioni di polveri sottili nell'atmosfera è un problema che non riguarda soltanto i centri storici, ma anche le periferie.

Le misure di restrizione della circolazione, che spesso sono state adottate per combattere l'inquinamento, hanno sempre interessato anche e zone periferiche delle città e, peraltro, la maggior parte degli spostamenti in auto, specialmente nelle nostre zone padane, interessa proprio le zone periferiche.

Un'altra precisazione che ritengo opportuno inserire nel comma 1, in merito alla destinazione dei finanziamenti a favore della tutela ambientale, è quella di prevedere interventi di natura strutturale, innanzitutto per il trasporto pubblico, utilizzando prioritariamente tram e metro elettrici, e con sostituzione del parco automezzi con veicoli funzionanti a gas o magari a metano per la comodità di distribuzione.

Alcune Regioni autonome hanno questa priorità già da parecchio tempo e hanno raggiunto notevoli risultati. Ovviamente, per poter attuare tale obiettivo occorre un adeguato ampliamento della rete di rifornimenti per detti autoveicoli, incrementando il numero di distributori sul territorio nazionale. Si tratta di interventi che rappresentano la condizione necessa-

ria al fine di incentivare lo sviluppo e l'utilizzo nel nostro Paese degli autoveicoli che usano combustibili alternativi.

Questo avrebbe indirettamente una ricaduta anche sul trasporto privato nelle aree urbane. Se vi fossero distributori, vista l'economicità dei nuovi combustibili, se ne farebbe maggiore uso, come accade nei Paesi vicini, ad esempio in Francia dove si arriva quasi alla possibilità di avere un distributore nella propria unità abitativa.

Fino ad oggi sono state spese ingenti somme da parte del Ministero dell'ambiente, dell'ARPA e delle amministrazioni locali per forniture delle centraline di controllo della qualità ambientale dell'aria che, quando funzionano, ne rilevano una pessima qualità, senza far corrispondere tuttavia a tali negative rilevazioni programmi strutturali di disinquinamento.

È necessario quindi passare dalla fase di controllo o di monitoraggio alla fase propositiva ed esecutiva. Peraltro, l'attenzione degli amministratori locali si è rivolta soprattutto a progetti di investimento che si sono spesso rivelati interventi tampone, non capaci di affrontare il problema dell'inquinamento atmosferico partendo dalle radici. Mi riferisco ad esempio alle tecniche di applicazione dei filtri di scarico agli autoveicoli e alle autovetture, valido ma solo nel transitorio, oppure alla sostituzione parziale del parco mezzi del trasporto pubblico locale con minibus elettrici.

Occorre invece intervenire con misure strutturali che affrontino il problema alla radice, passando a combustibili di propulsione a basso impatto ambientale, come l'utilizzo di sistemi *bifuel* ben sperimentati. Solo investendo in fonti di energia pulita sarà possibile in futuro pervenire ad efficaci risultati che consentano una sostanziale riduzione delle emissioni di polveri sottili nell'atmosfera. Un'efficace azione di tutela ambientale deve prendere in considerazione tutti quei progetti che mirino allo sviluppo di fonti alternative di energia da utilizzare come combustibile di propulsione.

Il comma 9 dell'articolo 1 del presente decreto-legge prevede un aumento delle aliquote dell'accisa sulla benzina e sul gasolio pari a 564 e a 413 euro per mille litri. Purtroppo siamo ancora in una situazione in cui ogni volta che bisogna aumentare la fiscalità ci si rivolge alla benzina. Parte delle entrate dell'accisa sulla benzina, pari a 200 milioni di euro annui, è destinata ad assicurare il rinnovo del primo biennio del contratto collettivo 2004-2007 relativo al settore del trasporto pubblico locale, mentre 140 milioni di euro annui, come ho specificato precedentemente, vengono destinati, a partire dall'anno 2006, ad esigenze di tutela ambientale.

Sarebbe opportuno indirizzare tutte le eventuali maggiori entrate derivanti dall'aumento dell'accisa sulla benzina e sul gasolio alla incentivazione dell'utilizzo di combustibili di propulsione alternativi, già ampiamente sperimentati che, per la caratteristica di essere risorse a basso impatto ambientale, rappresentano un valido punto di partenza per combattere l'inquinamento.

Non si può non considerare poi che l'utilizzo di diversi combustibili di propulsione alternativi, ragionando in termini di mercato, crea una sana concorrenza fra i distributori e gli operatori del settore, che nel breve pe-

riodo può portare a una riduzione dei prezzi dei combustibili utilizzati per l'autotrazione. I prezzi più bassi stimolano così la domanda per l'acquisto di nuovi autoveicoli che impiegano fonti di energia pulita e innescano quindi un sistema virtuoso.

Ribadisco che la diffusione degli autoveicoli che utilizzano come combustibile gas, ad esempio, al pari di altri Paesi europei che impiegano tali fonti di energia per l'autotrazione, può trovare completa risposta solo a condizione di un effettivo ampliamento della rete di rifornimento, con un numero sufficiente di distributori, magari automatici, sparsi sul territorio nazionale, fruibili sia da utenti del trasporto pubblico locale sia da quelli privati, altrimenti siamo al famoso sistema perverso: non ci sono distributori, nessuno acquista questo tipo di macchine, è il solito cane che si morde la coda.

Ecco, quindi, l'occasione per organizzare e realizzare una tale rete, ricompensando gli utenti per l'aumento della benzina con un intervento concreto, indirizzato ad effettivi programmi strutturali a favore del miglioramento della qualità dell'aria delle nostre città; problema e necessità sempre più urgenti, specialmente nell'area padana. (*Applausi dal Gruppo LP*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Donati. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-Un*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, onorevole relatore, onorevole rappresentante del Governo, quello al nostro esame è un provvedimento annunciato per affrontare una emergenza che, in realtà, non costituisce una novità, ma che è il prodotto ed il risultato della sottovalutazione continua della crescita della mobilità urbana, cui non sono state date negli ultimi anni risposte e sostegni convincenti per alimentare un processo virtuoso di riequilibrio modale di efficienza complessiva del sistema.

In realtà, quindi, non si tratta di una vera emergenza, ma semplicemente del risultato di politiche che non hanno destinato ogni risorsa ed ogni energia alle grandi infrastrutture lineari ed hanno dedicato scarse risorse ed incentivi, o comportamenti virtuosi, ai nodi metropolitani, laddove si concentra una domanda crescente di traffico privato.

È facile elencare tutto ciò che ha prodotto il decreto-legge alla nostra attenzione: innanzitutto, non solo la significativa crescita della mobilità privata (tre volte il PIL del nostro Paese), ma anche nuove direttive dell'Unione Europea sulla qualità dell'aria che – lo ricordo – non soltanto hanno introdotto nuovi limiti e misurazioni a partire dal 2005 nel meccanismo di calcolo, ma proseguiranno la loro corsa negli anni a venire.

Vorrei ricordare che, al 2010, ad esempio, i giorni ammessi relativamente al superamento della soglia del PM10 (le polveri sottili), che sono oggi trentacinque (tutte le principali città italiane, capoluoghi di Regioni, come pure molti centri intermedi hanno già superato questi valori) saranno sette. Non bisogna dunque adagiarsi su misure temporanee, perché la tendenza è ad incrementare la mobilità privata, mentre le nuove direttive im-

pongono limiti – e lo fanno correttamente – sempre più restrittivi alle emissioni in atmosfera.

Vorrei, inoltre, ricordare il Protocollo di Kyoto, accolto, assunto ed entrato pienamente in vigore dal 16 febbraio 2005, che prevede che al 2012 la mobilità e in generale le emissioni di CO<sup>2</sup> passino dal 6 all'8 per cento in meno in Italia. Il traffico, la mobilità in generale, pesano per il 26 per cento su queste emissioni climalteranti e dati ufficiali dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente – qualcuno ha anche insinuato che il traffico spesso vi entra ben poco – stimano che, mediamente, nelle città si va da un 50 ad un 70 per cento attribuito alle emissioni dovute al traffico veicolare.

È quindi un peso assolutamente rilevante, ovviamente da considerare insieme ad altri fattori, quali ad esempio, in alcune zone, le caldaie e in altre le emissioni di produzioni industriali e ad uso civile. Ovviamente, bisogna agire su tutti questi fattori, ma non si può negare che il traffico crescente costituisce in assoluto un peso rilevante su questi fattori.

È vero che è stato chiesto un processo di adeguamento e di efficienza dell'offerta. Vorrei ricordare la grande frenata ai processi di liberalizzazione in un settore che invece era e resta indispensabile per aumentare l'offerta, senza incrementare i costi. L'ASTRA, associazione che riunisce tutte le aziende di trasporto pubblico locale, audita dalla nostra Commissione, ha dimostrato come dal 1998 non vi sia un adeguamento significativo sia dei contributi che dell'adeguamento all'inflazione sopravvenuta. Quindi, si può parlare, a parità di risorse e di incremento dell'offerta, comunque richiesta all'Azienda di trasporto pubblico locale, di circa il 25-30 per cento di tagli veri per queste aziende.

Vorrei richiamare, inoltre, il mancato finanziamento della legge n. 211 del 1992 sulle infrastrutture urbane e il trasporto rapido di massa e il mancato finanziamento della legge sulla mobilità ciclistica e delle norme per l'innovazione di servizio.

Non dimentichiamo che, tra il grande mezzo di trasporto collettivo e l'auto privata, in tutta Europa si stanno sperimentando innovazioni di prodotto e di servizio che puntano su una fascia intermedia a domanda, a chiamata: il *car sharing*, il *car pooling*, che utilizzano tecnologie telematiche e informatiche e rendono possibili servizi flessibili che sappiano cogliere quella domanda intermedia che non sia soltanto il grande autobus o il veicolo privato.

Ci preoccupano però ancora di più, rispetto alla drammatica e – direi – storica arretratezza del nostro Paese su questi temi (basti calcolare che tutte le infrastrutture italiane di reti tranviarie e metropolitane sommate sono inferiori alla rete di trasporto che ha, ad esempio, da sola la città di Berlino, per capire quanto lavoro c'è da fare nel nostro Paese per offrire ai cittadini un servizio di qualità per muoversi in città), i continui annunci del ministro Matteoli e l'assenza totale e gravissima del ministro delle infrastrutture Lunardi, che hanno eliminato le domeniche ecologiche dietro la motivazione, anche comprensibile, che non si trattava di soluzioni, bensì soltanto di domeniche simboliche, peraltro molto importanti sul

piano anche culturale, della sperimentazione e del coinvolgere i cittadini in un processo di riduzione dell'abuso dell'uso dell'automobile che non li può che vedere attori veri e non soltanto attori passivi che devono semplicemente rispettare delle regole e usare l'auto a giorni alterni a seconda delle targhe.

Ebbene, il Ministro, appena arrivato al Ministero, ha eliminato le domeniche ecologiche affermando che non erano interventi strutturali e che avrebbe adottato provvedimenti strutturali, perché quegli stessi interessi rientravano nel campo del simbolico.

Quei provvedimenti strutturali, però, nessuno li ha visti; anzi – come ho dimostrato con l'elenco precedente – una serie di misure e di provvedimenti si è fermata come la stagione dei piani urbani del traffico, che aveva portato una forte innovazione nelle nostre Amministrazioni, sia di destra che di sinistra; infatti, i problemi di Roma sono simili a quelli di Milano, le soluzioni spesso lo sono altrettanto e gli assessori, al di là dell'appartenenza e del colore politico, hanno tra loro un dialogo molto più forte e opinioni in realtà molto più simili delle divisioni che attraversano quest'Aula legislativa.

Siamo arrivati, così, al 2005 con l'entrata in funzione dei nuovi limiti per la qualità dell'aria, lasciando le nostre città completamente abbandonate e impreparate a fronteggiare questa annunciata emergenza. Come abbiamo visto nei mesi di febbraio e marzo, è stato oltrepassato più volte il limite di trentacinque giorni di superamento del PM10; ecco, quindi, il provvedimento tampone per cercare di arginare questa complessa situazione.

Un primo aspetto del decreto (circa il quale entro ora nel merito e nel giudizio) che vorrei sottolineare è che i Sindaci, riuniti nell'ANCI, hanno giudicato decisamente insufficiente questo provvedimento e sono tuttora in attesa di essere riconvocati dal Governo e, in particolare, dal ministro Matteoli, per ottenere una serie di misure e di regole molto più estese e molto più efficaci.

Allo stesso modo – lo cito soltanto come segnalazione – questo decreto non aggredisce un tema fondamentale posto, innanzitutto, dall'associazione Federmobilità, che riunisce le Regioni e Città di qualsiasi colore politico. Lo Stato, il Governo, stanno spendendo ingenti risorse pubbliche per costruire nuove linee ferroviarie ad alta velocità; tutto ciò include anche investimenti per i nodi ferroviari metropolitani, sempre insufficienti ma comunque rilevanti e libererà, a partire dal 2006, con il primo tratto Roma-Napoli, e comunque, a scalare, dal 2008 e dal 2010, ingenti quote di linee ferroviarie da destinare al trasporto locale.

Quella che al riguardo ci preoccupa (poiché avrebbe dovuto essere inclusa nel provvedimento) è la mancata previsione di un serio piano di potenziamento e di acquisto del materiale rotabile; ci troveremo, pertanto, nella drammatica condizione di avere linee libere e di non avere treni per aumentare il servizio ai cittadini, mentre spesso nelle aree metropolitane, per il modo in cui ormai si configura su vasta scala la domanda di mobi-

lità, solo il trasporto ferroviario metropolitano può costituire un'autentica alternativa. Di tutto questo nel decreto non vi è traccia.

Il provvedimento destina 140 milioni di euro, a partire dal 2006, ad un Fondo, da ripartire, per le esigenze di tutela ambientale. Prima osservazione polemica: perché si fa un decreto-legge nel 2005 per spendere le risorse dal 2006? Sarebbe stato logico, corretto che il provvedimento di spesa, vista l'emergenza antismog e l'uso dello strumento del decreto-legge, partisse dal 2005.

Una seconda osservazione la faccio perché conosco la discussione sull'incremento delle accise su benzine e gasolio. Posso condividere che si tratta di uno strumento già utilizzato ampiamente, un classico quando bisogna reperire risorse; però, oltre ad essere uno strumento antismog, esso ha anche una sua equità, perché commisura l'uso del carburante all'incasso per provvedimenti di riequilibrio modale, per l'offerta di sistemi alternativi.

Certo, questo non dovrebbe essere l'unico provvedimento. Dovremmo svolgere un dibattito molto più serio, come quello svolto nella città di Londra, sul pedaggiamento della sosta o dell'accesso ai centri storici; però, si tratta di provvedimenti talmente complessi, nonché impopolari, che tutte le coalizioni discutono animatamente, al proprio interno e tra di loro, senza arrivare ad alcun risultato.

La città di Milano aveva pensato, se ricordate, con il sindaco Albertini, ad una misura di pedaggiamento nell'area di Milano; però, quando abbiamo ascoltato l'assessore Goggi in Commissione, egli ci ha detto che hanno fatto studi, simulazioni, ipotesi e hanno rinunciato (almeno così ci è stata motivata la rinuncia, ma non ho motivo di dubitarne, anche per le capacità dell'assessore che la esponeva e la sua storia) per la difficoltà di introdurre provvedimenti molto complessi che abbisognano di un dibattito non polemico, non iperpolitico, non iperelettoralistico, ma che deve affrontare alla radice il tema dell'uso del suolo pubblico, della tariffazione dell'accesso, un tema molto complesso che non può essere usato pro o contro questa o quella amministrazione. Si tratta di un dialogo tra centro-destra e centro-sinistra che mi auguro si apra comunque in futuro e dia qualche risultato.

Tornando alla misura, inclusa nel decreto, dell'incremento delle accise su benzine e gasolio, pur essendo uno strumento usuale e imperfetto, forse anche rozzo, nella sua non selezione dei traffici, però ha almeno il pregio di correlare l'uso o l'abuso del carburante a un fondo da destinare al miglioramento dell'offerta e al risanamento della qualità dell'aria nelle nostre città.

Vorrei inoltre ricordare un aspetto legato, invece, a un'altra norma prevista da questo decreto: mi riferisco ai 260 milioni di euro per il rinnovo del contratto dei lavoratori del trasporto pubblico locale, ricordando che però ben 60 milioni di euro sono tagliati da precedenti provvedimenti destinati ad enti locali. Non si tratta quindi, in realtà, di nuove risorse, ma di un ennesimo taglio a risorse destinate alle amministrazioni locali.

Vi sono altri due aspetti che non convincono nel provvedimento. Il primo è che esso si potrebbe tradurre in una distribuzione a pioggia di cui non si misurano poi l'efficacia e la strategia, eventualmente anche le correzioni; non si innesta su meccanismi virtuosi di incremento dell'offerta, di processi di liberalizzazione, di strumenti capaci di misurare il riequilibrio modale.

In questo senso, secondo me, queste misure dovevano essere connesse non solo ai piani urbani del traffico, ma anche ai piani urbani della mobilità di area vasta, rispetto ai quali siamo ancora in attesa del regolamento da parte del Governo Berlusconi, che fornirebbe ai sindaci gli strumenti per aggredire la mobilità laddove si produce, cioè non più il singolo comune, ma intere aree con fenomeni di carattere metropolitano.

Il secondo aspetto è che non viene coinvolto il Ministro delle infrastrutture nella Conferenza Stato-Regioni. Voglio sottolineare e censurare il fatto che sia stato soltanto il ministro Matteoli, in quanto ministro dell'ambiente, ad occuparsi di tale tema: è un grande *vulnus* nei processi di assunzione di responsabilità di questo Governo. La mobilità urbana nel nostro Paese pesa per circa il 60 per cento ed è quella che cresce di più. Non possiamo avere un Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che non si occupa della mobilità urbana e che non è chiamato neanche a fare responsabilmente la propria parte dicendo quali sono le soluzioni credibili.

Fra l'altro, questo forse avrebbe riorientato una parte di quelle grandi infrastrutture strategiche di cui si parla: invece di dedicarsi a progetti sbagliati e sostanzialmente inutili come il ponte sullo Stretto di Messina, meglio sarebbe destinare tali risorse ad investimenti per reti tranviarie e metropolitane, che le nostre città hanno urgenza di realizzare.

Voglio poi sottolineare un aspetto fortemente critico che riguarda il comma 10 dell'articolo 1. Si aumenta l'accisa su benzina e gasolio, ma poi la si restituisce all'autotrasporto. Conosco l'obiezione, che è stata mossa tante volte anche in quest'Aula: l'incremento delle accise produrrebbe effetti macroinflattivi sicuramente pesanti in tempi in cui, fra l'altro, il costo del barile di petrolio è decisamente elevato, e un settore già provato da costi e da inefficienze non può reggere anche questo incremento.

Io non sono d'accordo, e non tanto nel far sì che l'autotrasporto possa beneficiare di qualche vantaggio in più. Il punto è che dovremmo fare con gli operatori del settore un ragionamento più strategico, di prospettiva – anch'esso, mi rendo conto, difficilissimo – puntando a chiedere mutamenti sostanziali in termini di efficienza, di logistica o magari di adeguamento dei veicoli in ordine ai consumi energetici.

Parlando di mobilità urbana, voglio altresì ricordare che il trasporto delle merci in ambito cittadino pesa (là dove sono stati fatti studi: ad esempio, in città come Parma e Vicenza) almeno per il 20 per cento. Si tratta spesso di veicoli vecchi – altro che Euro 3 o Euro 2! – rispetto ai quali il rapporto tra tonnellate di merci distribuite, chilometri percorsi ed emissioni in atmosfera è elevatissimo proprio perché i mezzi sono, appunto, vecchi, non c'è un sistema efficiente di distribuzione e, viceversa, c'è una congestione fortissima.

In proposito – come peraltro è già previsto dai piani urbani del traffico – è aperto un dialogo molto forte con gli autotrasportatori, i primi, peraltro, a lavorare in difficoltà all'interno delle nostre città, ma anche con il settore del commercio, che è la naturale controparte del processo distributivo.

Invece di restituire alla cieca per sostenere un settore che va sostenuto, solo per cambiare, noi proponiamo provvedimenti per la riduzione del traffico merci in ambito urbano. Coi nostri emendamenti puntiamo ad ampliare il fondo, a defiscalizzare le spese sostenute per l'abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, ad istituire il «*ticket* trasporto» per agevolare la mobilità sostenibile dei dipendenti e delle imprese, a sostenere (come ha già ricordato il collega Pedrazzini) l'utilizzo dei veicoli a GPL e a metano, a prevedere incentivi non restituiti alla cieca all'autotrasporto, ma destinati alla riorganizzazione del trasporto merci in ambito urbano, che devono vedere come attori protagonisti gli stessi autotrasportatori.

Si tratta di proposte concrete, misurabili e praticabili, che ci auguriamo abbiano ancora una possibilità di accoglimento all'interno di quest'Aula.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Morando. Ne ha facoltà.

MORANDO (*DS-U*). Signor Presidente, per la seconda volta, in poco più di due anni, le risorse necessarie per finanziare il rinnovo del contratto dei lavoratori del servizio di trasporto pubblico locale vengano reperite attraverso un significativo aumento delle accise che gravano sulla benzina, sulla benzina verde e sul gasolio da autotrazione.

Questa scelta, compiuta una volta, signor Presidente, a mio giudizio è già un grave errore difficilmente assorbibile, senza effetti molto pesanti sul sistema dall'economia italiana. Questa scelta, ripetuta per la seconda volta, istituisce una gravissima prassi che non può che avere effetti molto negativi di lungo periodo sull'intero sistema economico italiano.

Perché era un grave errore già due anni fa finanziare il rinnovo del contratto con l'aumento delle accise sulla benzina e sul gasolio? La risposta si può dare concentrandoci su quattro ragioni fondamentali: in primo luogo, va rilevato che il sistema economico italiano due anni fa in particolare presentava – e presenta tuttora, ma si è leggermente ridotto – un significativo differenziale di inflazione rispetto agli altri Paesi europei. Questo è il primo elemento di cui tener conto per rispondere a quella domanda.

In secondo luogo, il nostro sistema economico, come è noto a tutti, è, sotto il profilo delle energie che usa per funzionare, molto squilibrato a favore del petrolio e a danno di altre fonti energetiche.

In terzo luogo, il prezzo della benzina e del gasolio, come è altrettanto noto (non c'è bisogno di essere particolarmente esperti di economia per saperlo), è un cosiddetto prezzo-sistema, è un prezzo cioè pervasivo:

se aumenta questo prezzo, aumentano quasi tutti gli altri prezzi del sistema economico.

In quarto luogo, in Italia il prelievo IVA sul gasolio e benzina si applica non al prezzo industriale e commerciale di gasolio e benzina, bensì alla somma tra accise e prezzo industriale, con il risultato che se aumentano le accise aumenta automaticamente anche il prelievo IVA che si esercita applicando sulla somma di prezzo e accise un'aliquota percentuale.

Il risultato, signor Presidente, colleghi del Governo, è che un obiettivo sacrosanto, e cioè disporre delle risorse necessarie per il rinnovo del contratto dei lavoratori del servizio di trasporto pubblico locale, viene perseguito con un mezzo del tutto sproporzionato: si uccide una mosca sparandole con un cannone e la casa, inesorabilmente, ne risente in senso negativo.

Ora, la competitività del Paese viene penalizzata ed è curioso che noi discutiamo di questo provvedimento che reca questa misura mentre, contemporaneamente, in 5<sup>a</sup> Commissione stiamo iniziando la discussione degli emendamenti al testo del cosiddetto decreto sulla competitività. Bene, la competitività del nostro sistema prim'ancora di essere migliorata da quel provvedimento viene certamente penalizzata da questo disegno di legge, anche se nessuno lo dice e se questo argomento non fa notizia, visto che anche il Parlamento segue distrattamente la discussione su questo punto, come possiamo vedere tutti.

Qual è il problema? Dico questo perché il differenziale di inflazione quando è negativo per il nostro Paese rispetto agli altri Paesi dell'area euro si traduce, con una formula matematica facile facile che anche i non esperti possono comprendere, direttamente in una caduta della competitività di prezzo dei prodotti italiani sul mercato dell'euro. Poiché, come è noto, le esportazioni italiane si rivolgono prevalentemente ai grandi Paesi dell'area euro, naturalmente noi abbiamo, dal differenziale di inflazione, un effetto molto negativo sulla capacità competitiva del nostro sistema, almeno sotto il profilo della competizione di prezzo dei nostri prodotti.

Voglio ricordare che due anni fa questo differenziale di prezzo era enorme. Quel provvedimento, allora, che gravava ulteriormente con l'aumento di accise determinava così un aumento del prezzo del petrolio e della benzina, per cui certamente ha avuto l'effetto di non favorire, anzi, di ostacolare, l'assorbimento di quel differenziale di inflazione che penalizza, ripeto, la capacità competitiva del nostro Paese.

Ora, è onestamente curioso che, proprio mentre per l'andamento del ciclo economico europeo il differenziale di inflazione tra l'Italia e gli altri grandi Paesi dell'area dell'euro si sta assorbendo, interviene nuovamente un provvedimento che aumenta le accise sulla benzina.

Il Governo potrebbe sostenere che proprio perché il differenziale si sta riducendo forse l'impatto del provvedimento in esame è meno negativo. Io ho un'opinione esattamente opposta. Infatti, è vero che negli ultimi mesi stiamo assistendo ad una riduzione del differenziale di inflazione tra il sistema economico italiano e quello degli altri Paesi dell'euro; tuttavia, come è noto, sullo specifico del mercato del petrolio stiamo assi-

stendo a qualcosa di veramente preoccupante e, signor Presidente, vorrei dire anche drammatico per il sistema economico italiano.

Ricordo (perché forse qualcuno del Governo se n'è un po' dimenticato) che, come accade tutti gli anni, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, poiché il Governo *pro tempore* è consapevole del fatto che quello del petrolio è un prezzo-sistema, le previsioni sugli effetti di finanza pubblica, determinati dall'andamento del sistema economico nel suo complesso, incorporano un'ipotesi di prezzo del petrolio tra i 25 e i 30 dollari al barile. Per la verità, come voi ben sapete, ora stiamo stabilmente attorno ai 50 dollari al barile. Inoltre, gli istituti di analisi e di previsione sul mercato petrolifero di tutto il mondo stanno sostenendo la certezza che entro cinque anni il prezzo del petrolio aumenterà stabilmente, se le attuali tendenze si confermeranno, di altri 50 dollari per ogni barile, cioè entro pochi anni il prezzo del petrolio sarà stabilmente intorno ai 100 dollari al barile.

Ciò che dà fondamento a tale previsione purtroppo è il fatto che l'aumento del petrolio cui adesso stiamo assistendo non è determinato da un razionamento dell'offerta né, sul versante dell'offerta, dalle incertezze determinate, ad esempio, dalla guerra in Iraq e, quindi, dalla mancanza del contributo di questo Paese all'offerta di petrolio, ma è determinato dal clamoroso e devastante aumento di domanda provocato dai grandi Paesi in via di sviluppo che conoscono ritmi di crescita economica stabilmente superiore da anni al 5-6 per cento. Mi riferisco, in particolare, alla Cina e all'India.

Pertanto, a meno di non prevedere un collasso di tali sistemi economici e una caduta del loro ritmo di crescita, purtroppo dobbiamo dare credito e riconoscere fondamento a queste previsioni così negative per un sistema economico come quello italiano che – ripeto – è così duramente e strettamente dipendente dall'andamento del prezzo del petrolio.

Per la verità, in un primo momento il Governo ha dato segni di consapevolezza della particolare difficoltà nella quale si trova il nostro sistema a causa dell'aumento del prezzo del petrolio; quando ha scelto di aumentare le accise, si è formalmente impegnato a fare in modo che tale aumento non si trasferisse al prezzo finale di consumo.

In buona sostanza, quindi, il Governo si è impegnato ad aprire un confronto con i produttori e i distributori affinché l'assorbimento dell'aumento delle accise avvenisse al loro livello e non al livello del consumatore finale. Risulta chiaro, infatti, che l'effetto di aumento dell'inflazione determinato dall'assorbimento delle accise al livello del prezzo del consumatore finale sarebbe molto più grande di quello che si determinerebbe se, invece, l'assorbimento fosse a carico dei produttori e dei distributori.

Ora però, colleghi del Governo, nella relazione tecnica che il Governo stesso ha scritto per questo provvedimento viene cifrato in termini di aumento di gettito l'aumento di IVA provocato dall'aumento delle accise (ho già ricordato infatti che l'IVA si applica alla somma tra prezzo industriale e accise). La relazione tecnica, dunque – ripeto – stima in aumento di gettito l'effetto determinato dall'aumento dell'IVA che si applica

alla somma tra prezzo industriale e accise; se la relazione tecnica stima questo effetto è perché il Governo ipotizza, anzi dà per certo, che tutto l'aumento di accise si trasferirà sul prezzo al consumatore finale.

In una situazione nella quale il mercato del petrolio è in una tensione estrema, avremo quindi un effetto negativo da questo provvedimento. L'argomento in proposito è facile: dovevamo trovare i soldi per rinnovare il contratto degli autoferrotranvieri. Lo capisco. Ma siete sicuri che in termini di politica economica questa sia la fonte più ragionevole cui fare ricorso?

Noi dell'opposizione abbiamo presentato alcuni emendamenti che naturalmente obbediscono alla nostra logica di politica economica. Ad esempio, noi riteniamo che una cifra analoga si potrebbe tranquillamente ricavare eliminando quell'assurdità della totale abolizione dell'imposta di successione che avete voluto come primo atto di politica economica del Governo di centro-destra, ormai quattro anni fa (le cifre sono pressoché equivalenti).

Capisco che questa nostra proposta non possa essere condivisa, ma ci sono certamente altre fonti alternative che producono un effetto meno negativo sul sistema economico nel suo complesso rispetto alla decisione di aumentare le accise sul prezzo della benzina. Noi ne abbiamo proposta una; se ne può scegliere un'altra; ma attenzione: questa che scegliete voi a me pare particolarmente – per usare un eufemismo – poco adatta.

Perché fate tutto ciò? Perché operate questa scelta che, a mio avviso, anche sul piano del mero consenso, appare decisamente discutibile come individuazione della fonte da cui ricavare il gettito che vi serve per rinnovare il contratto dei lavoratori dell'autotrasporto locale?

Si dice che a pensare male si fa certamente peccato, ma qualche volta ci si azzecca e personalmente, su questo punto, debbo dire che penso male. Credo cioè che il Governo abbia intenzione, anche innescando questa scelta, di operare una compensazione attraverso un clamoroso aumento di entrate.

Se andate a vedere – sono state rese pubbliche proprio in questi giorni – le cifre che parlano del gettito delle accise e dell'IVA sugli idrocarburi, si tratta, rispetto alle previsioni, di aumenti che definire enormi è poco, in un contesto nel quale però, naturalmente, quel gettito in crescita viene pagato dal sistema economico molto pesantemente. Allora, il Governo che cosa ha intenzione di fare?

Lungi dal corrispondere alle richieste che gli vengono rivolte di sterilizzare gli effetti del clamoroso aumento del prezzo del petrolio sul prezzo finale della benzina con operazioni sul versante fiscale, il Governo risponde addirittura agevolando il trasferimento sui prezzi finali di tale aumento, con l'aumento della quota che gli compete di quel prezzo, cioè con l'aumento delle accise. Perché? Perché in questo modo, secondo me, pensa nell'anno in corso di compensare la riduzione di entrate che il cattivo andamento dell'economia determinerà nel suo complesso, soprattutto sul versante delle imposizioni dirette, ad esempio, dell'imposizione diretta

sui profitti di impresa, che è in caduta libera purtroppo non soltanto nel corso di questi mesi.

Ma, vedete, è vero; contabilmente è probabile che questa compensazione ci sarà: aumenta il prezzo del petrolio, aumentano le accise, aumenta l'IVA che si applica alla somma del primo più le seconde; è chiaro che forse questo aumento di prelievo compensa la riduzione di prelievo che si esercita sui profitti di impresa per il cattivo andamento dell'economia.

Ma, se sul piano strettamente contabile si tratta di una compensazione, sul piano della politica economica in realtà si tratta di una scelta che, determinando quell'aumento di prezzo di cui ho detto, accrescendo il differenziale di inflazione che si stava finalmente assorbendo tra il nostro Paese e gli altri Paesi dell'euro, può essere interpretata come una causa, più o meno grande ma sempre una causa (altro che compensazione!), del cattivo andamento dell'economia italiana.

Si può dire che il centro-sinistra in realtà su questo tema aveva non genericamente ipotizzato, ma condotto il Parlamento ad approvare una legge di aumento secco del prelievo sugli idrocarburi, la cosiddetta *carbon tax*. E quindi si potrà tacciare il sottoscritto e gli altri colleghi del centro-sinistra di contraddittorietà nei nostri orientamenti a proposito di prelievo sugli idrocarburi. Sorge cioè l'obiezione: adesso che state all'opposizione vi opponete, dite di no, ma avete fatto la *carbon tax*.

Naturalmente la contraddizione merita almeno di essere discussa, ma – secondo me – alla fine della discussione si vedrà che non c'è contraddizione. Su che principio, infatti, si basava la *carbon tax* ipotizzata dal centro-sinistra, e poi completamente bloccata dal centro-destra? Era fondata su un principio elementare: di tanto in più si grava il prelievo sugli idrocarburi, della stessa identica entità di risorse si sgrava il prelievo sul lavoro, mettendo cioè in relazione due forme di prelievo che risultano, a mio avviso, diversamente penalizzanti per il sistema economico italiano.

La verità è che invece voi paradossalmente avete rovesciato questa logica: aumentate le accise sulla benzina per rinnovare il contratto di una quota molto limitata di lavoratori. È la logica opposta alla *carbon tax*, che si poteva discutere – naturalmente avrebbe presentato molti problemi di applicazione – ma che aveva un orientamento di fondo molto chiaro: tanto riduco il prelievo sul lavoro, così favorendo lo sviluppo dell'occupazione sia sul versante dell'impresa, sia sul versante diretto dei lavoratori, tante risorse compensative devo trovare sul versante dell'imposizione sui prodotti da petrolio, anche perché intendo programmaticamente penalizzare l'uso di questa fonte di energia rispetto ad un'altra.

Secondo me, bisognerebbe tornare su quella strada, abbandonando questa, che comincia a diventare una prassi consolidata. Una volta – ripeto – era un errore, adesso per la seconda volta ricorrere a questa fonte per finanziare il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri è, secondo me, doppiamente colpevole dal punto di vista degli interessi del sistema economico italiano.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

VALLONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, chiedo di intervenire in discussione generale per conto del Gruppo della Margherita, dal momento che il mio collega Bedin non è presente in Aula ed era iscritto a parlare.

PRESIDENTE. Non risulta iscritto nessuno del suo Gruppo.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Chiedo di intervenire comunque, signor Presidente.

PRESIDENTE. Un intervento breve glielo consento.  
Ha pertanto facoltà di parlare, senatore Vallone.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, signor Sottosegretario, il decreto-legge in esame nasce da una situazione di emergenza, un'emergenza che si è ormai cronicizzata e insiste su numerose città italiane, senza registrare peraltro significative differenze nelle varie stagioni dell'anno; circostanza, questa, oltremodo preoccupante. Mi riferisco ovviamente al problema delle polveri sottili e ai ripetuti superamenti dei limiti di concentrazione delle varie sostanze inquinanti, in particolare di PM10.

Su questo tema c'era stato un confronto tra il Governo e i rappresentanti delle autonomie locali, durante il quale si convenne sull'opportunità di adottare un provvedimento d'emergenza; tuttavia, all'interno di tale provvedimento oggi in esame, si sono inserite altre questioni, come le misure concernenti l'ANAS, l'Arma dei carabinieri, la Guardia di finanza, i Vigili del fuoco e altro ancora.

Le osservazioni che la mia parte politica avanza sotto questo profilo sono più o meno le stesse che avanza da sempre: il Governo e la maggioranza dovrebbero cercare di adottare provvedimenti più organici, tanto più che le varie questioni relative all'ANAS, ai Carabinieri, alla Guardia di finanza e ai Vigili del fuoco erano emerse in sede di legge finanziaria per il 2005 ma, visto che non sono state accorpate in un testo di legge *ad hoc* e, soprattutto, non sono state risolte, riemergono oggi all'interno di provvedimenti di decretazione d'urgenza come quello di cui stiamo discutendo.

Ciò detto, vengo al merito del disegno di legge in titolo e, più in particolare, al fondo stanziato per le esigenze di tutela ambientale. Con grande enfasi, il Governo aveva annunciato 500 milioni di euro l'anno, finalizzati specificatamente alla mobilità sostenibile e allo svecchiamento e alla sostituzione del parco automezzi di trasporto pubblico con mezzi meno inquinanti. Invece, questi 500 milioni di euro sono diventati 140 milioni a decorrere dal 2006 (altro che dal 2005)! Non sono soldi spendibili, collega Pedrazzini, ma sono soldi che si spenderanno nel 2006, ammesso che le risorse rimarranno quelle previste dal provvedimento.

Questi fondi vengono destinati a generiche esigenze di tutela ambientale; mentre rileviamo, per un verso, che la ripartizione della somma, adottata con decreto del Ministro dell'economia su proposta del Ministro dell'ambiente, evidenzia un chiaro squilibrio tra le risorse annunciate e quelle effettivamente stanziare, non possiamo, per altro verso, fare a meno di rilevare la totale inadeguatezza delle misure proposte.

Signor Presidente, mi pare ci sia una forma di fatalismo in ordine a questo problema. Siamo in presenza di una direttiva comunitaria che restringe di molto i periodi di inquinamento, stabilendo fortunatamente un termine rispetto al numero di giornate in cui tali limiti possono essere superati.

Mentre avviene tutto ciò, il nostro Governo stanziare genericamente 140 milioni di euro, non sapendo chiaramente come investirli. La misura ci pare un pannicello caldo a fronte di una situazione così drammatica, che necessiterebbe di un intervento più strutturale, annunciato più volte dal ministro Matteoli ma che non abbiamo visto fino ad oggi. Sarebbe stato necessario un confronto più forte tra le amministrazioni locali e il Governo, sarebbe stata necessaria una progettualità che questo Governo non è stato capace di darsi.

Siamo ormai alla conclusione della legislatura e mi pare che l'Esecutivo in carica, anche sotto questo aspetto, abbia fallito l'obiettivo. Avete voluto tutte le deleghe in materia ambientale, ma quando si è trattato di intervenire concretamente il fallimento è stato completo. Rimarchiamo un ulteriore elemento negativo nel bilancio del Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.  
Ha facoltà di parlare il relatore.

GRILLOTTI, *relatore*. Signor Presidente, Sottosegretario, colleghi, una risposta ai colleghi intervenuti mi pare doverosa. Bisogna innanzitutto evidenziare il fatto che il non condividere la scelta di fare leva sull'accisa era tanto scontata quanto prevedibile. Nel caso, si sarebbe dovuto coprire l'onere in altro modo.

Ho sentito avanzare una sola proposta: il ripristino della tassa di successione. È la prima volta che mi capita di sfatare una favola che sarebbe ora avesse fine: nel caso di grossi patrimoni, nessuno ha mai pagato la tassa di successione. Tutte le famiglie con grandi patrimoni hanno finanziarie di riferimento. Quindi, la tassa di successione non l'hanno mai pagata!

La tassa di successione prevedeva già esenzioni per 350 milioni di vecchie lire in linea diretta e quando è stata adottata aveva una sua valenza. Oggi una famiglia, titolare di un appartamento di 100 metri quadri a Roma, che passa al figlio la casa, si vede valutare l'appartamento 800 milioni di vecchie lire e avrebbe solo 350 milioni di esenzione; di qui probabilmente l'impossibilità di pagare la tassa di successione.

È ora però di finirla di giocare con la tassa di successione perché lo spirito della sinistra di indicare la cifra di 350 milioni di vecchie lire nel

caso di linea diretta è esattamente lo stesso che ha fatto dire che, poiché vi è stata un'impennata dei prezzi immobiliari e quindi non è più sufficiente l'esenzione di 350 milioni, si deve provvedere altrimenti.

Vorrei quindi che fossimo tutti tranquilli poiché non mi risulta che, laddove muoia un componente di famiglie molto ricche (mi riferisco ai titolari della FIAT, della Pirelli, ai grandi proprietari, compreso Silvio Berlusconi) si proceda alla svendita del 30 per cento dell'azienda per far fronte alla tassa di successione perché è la finanziaria di riferimento ad occuparsi di questo. Quindi, mi sembra che non si possa prevedere questa copertura.

In ordine agli interventi, il senatore Caddeo ha giustamente reclamato che vengano escluse nuovamente dall'aggravio quelle aziende che hanno sede in un certo territorio e sono soggette alla legge relativa alla continuità territoriale. Come ho già fatto in Commissione, rispondo che probabilmente è giusto che anche queste aziende possano trarre un vantaggio da questo intervento, per lo meno una riduzione dall'aggravio derivante dalle accise, ma mi pare che il luogo adeguato per tali iniziative sia la legge finanziaria, laddove si può ridiscutere proprio della continuità territoriale istituendo un Fondo, ad esempio, destinato a questo tipo di interventi. Probabilmente, in occasione della prossima legge finanziaria, si potrà aumentare questa possibilità così che venga stornato il maltolto, per lo meno il gravame che pesa oggi su queste aziende.

Il senatore Pedrazzini, invece, ha avanzato una proposta nel tentativo di specificare la finalizzazione delle risorse destinate. Laddove si prevede di dare dei soldi, il senatore Pedrazzini ritiene infatti che sarebbe meglio specificarne la finalità. Quindi, propone una serie di priorità, dal suo punto di vista, che potrebbero essere anche prese in considerazione, una volta attuato questo decreto-legge, con finanziamenti pronti per finalità che si decidono a livello regionale. Potrebbe, pertanto, esserci un *input* da parte del Governo per indicare i settori favoriti.

Quanto all'intervento della senatrice Donati del Gruppo dei Verdi, è bello notare che in Aula si parla di valori in assoluto o in percentuale, a seconda della convenienza, per cui nel corso di questo dibattito sentiamo parlare di 140 milioni di euro. Chi ascolta giustamente si chiede cosa possano essere in grado di fare i poveri enti locali con questa cifra sparsa su tutto il territorio nazionale. Ma 140 milioni di euro, a partire dal 2006 rappresentano una capacità di movimento pari a 2.800 milioni! Con la contrazione di mutui a carico di questa legge, calcolati interessi e quota-capitale, si muovono 2.800 milioni. Anche qui mettiamo, quindi, in chiaro almeno i numeri; altrimenti chi ci ascolta ritiene che sia una presa in giro dare 140 milioni di euro ad 8.000 Comuni, poiché tale cifra, a partire dal 2006, muove minimo 2.800 milioni; capitale che comincia ad essere di tutto rispetto.

Si afferma che bisogna intervenire, che abbiamo previsto tagli, che su 260 milioni 60 sono a carico delle Regioni, e che quindi gli enti locali sono ancora penalizzati. Allora, o io ho letto documenti diversi oppure i documenti di cui dispongo non rispondono al vero.

A me risulta che nel novembre 2004 si è stipulato un accordo con gli autotrasportatori e già allora si è menzionato l'aumento dell'accisa per chiudere la vertenza; già allora si è stipulato un accordo con le Regioni per cui 200 milioni sarebbero stati a carico del Governo e 60 milioni a carico delle Regioni. Essendo già nato così quell'accordo, non riesco a capire perché ora si afferma che si vogliono tagliare 60 milioni alle Regioni. Ciò non corrisponde al vero perché questo è frutto di un accordo.

Se poi in questo accordo fossero incluse anche le Regioni e le Province a Statuto speciale non lo so, quindi non mi permetto di emettere sentenze sull'altro problema: sul fatto che le Regioni e le Province a Statuto autonomo affermano che, in base alla norma, se si aumenta l'accisa, i nove decimi spettano a loro e il trasporto locale lo pagano loro. Non sono in grado di stabilire se quel conto comprende anche questo tipo di accordo, tant'è vero che abbiamo ripreso nel decreto la formulazione proposta dalla Commissione, semplicemente perché altrimenti il decreto non avrebbe avuto più la copertura.

Ora, se questa formulazione prevede solo la copertura ma non chiarisce, mi rimetto al Governo affinché provveda ad una nuova formulazione che possa risolvere tutti i problemi, perché se l'accordo c'era, è superato il problema dei nove decimi e della restituzione del costo dei contratti, se invece l'accordo non c'era bisogna prevedere una formulazione in modo tale che quei 60 milioni le Regioni e le Province a Statuto autonomo li possono reperire incassando in proprio l'accisa. Quindi, si tratta solo di un conto matematico da fare, tenendo conto se c'è o meno l'accordo.

In merito all'intervento del senatore Morando, ho risposto solo riguardo alla tassa di successione, un cavallo di battaglia che sento spendere da tre anni. Sono veramente stufo di vedere dipinta un'Italia dei ricchi contro un'Italia dei poveri, l'uso pretestuoso di questo strumento è sicuramente fuori luogo e sbagliato. L'altra proposta che avanza la sinistra per aumentare le entrate, che viene ripetuta spesso, riguarda l'aumento della ritenuta sui *capital gain*: invece di avere il 12,5 per cento sui capitali e il 27 per cento sui conti correnti, uniformando le due imposte al 18 per cento si aumenterebbe il gettito.

Occorre chiedersi se sull'economia ha più o meno effetto l'aumento dell'accisa o l'aumento dell'imposta sui *capital gain*, considerato che si afferma che l'economia è in crisi e che non si vuole creare difficoltà per l'autofinanziamento delle società a mezzo della Borsa, ma poi si propone una nuova tassa. Non faccio il mago di mestiere, non ho la verità in tasca come sembra avere la sinistra, quindi una scelta vale l'altra.

Come pure, quando si afferma che il prezzo del petrolio arriverà a 100 dollari al barile non si dice nulla di nuovo: Cina e India, comprando tutta la materia prima, hanno fatto aumentare i prezzi, però – insisto – l'aumento del prezzo del petrolio per tutti, dal punto di vista della competitività e della concorrenza, non crea quel problema a cui si vuol far finta di credere facendo riferimento al prezzo in assoluto, ai 50 dollari che diventano poi 100.

Come ho detto prima, si fa riferimento alle percentuali o al termine assoluto a seconda della convenienza; in quest'Aula ho scoperto – prima ero convinto che non fosse così – che la matematica è un'opinione, che ognuno si fa i conti come vuole, vendendoli per buoni.

Io dico quindi che questo provvedimento è da approvare perché è semplicemente un decreto che onora impegni assunti e crea fondi su previsioni già assunte. Si tratta di onorare un contratto sottoscritto, che va pagato.

Si è creato un fondo per l'inquinamento dell'aria; si dice che si tratta di pochi soldi, ma ho affermato che 2.800 milioni qualcosa possono fare, magari con una preghiera *a latere* a tutti gli enti locali, quella di fare il loro mestiere. Le norme per l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico non sono cosa nuova, si tratta di un problema che rincorriamo da una vita.

Allora, vorrei tanto sapere, se fosse possibile, quanti enti locali hanno emesso un'ordinanza per cambiare le caldaie centralizzate a gasolio in altre a metano, come la legge disponeva e dispone, riducendo così l'inquinamento molto più che chiudendo una piazza o bloccando il traffico una domenica di un bel giorno di aprile, che non serve a niente.

L'inquinamento atmosferico, infatti, è dovuto per la maggior parte al riscaldamento urbano: non a caso, la Lombardia è la più inquinata, in primo luogo perché teniamo il riscaldamento acceso per dieci-dodici mesi l'anno, in secondo luogo perché abbiamo un numero di insediamenti produttivi più alto che nel resto del Paese. Ma sono convinto che sono i dieci dodicesimi d'inverno che incidono, altrimenti qualcuno mi deve spiegare come può il parametro di inquinamento di Milano essere uguale a quello di Varese, di Trieste o di qualsiasi altra città con la stessa densità. I Comuni facciano, quindi, la loro parte.

Mi ricordo anche due o tre campagne della SNAM, una delle quali proponeva il cambiamento gratuito del bruciatore a Gpl in uno a gas metano: non l'ha fatto nessuno o quasi. Mi ricordo anche una legge di parecchi anni fa che, per le automobili con impianto a Gpl, sovvenzionava il cambiamento con un impianto a metano, con un contributo di 600.000 lire: ne sono stati fatti pochissimi. La sensibilizzazione è quindi la prima cosa da fare per la riduzione di questa fonte di inquinamento.

Aggiungo che sarebbe bello verificare quante strutture pubbliche hanno ancora impianti a gasolio; infatti, per dirla con il senatore Morando, che a pensar male non sempre si sbaglia, stipulando un contratto d'acquisto di qualche migliaio di tonnellate di Gpl o di gasolio con cinque o sei aziende, magari qualcosa ci scappa, se si va a metano si paga solo la bolletta. (*Applausi del senatore Pedrazzini*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

SAPORITO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, anche se non è presente il Sottosegretario che ha specifica competenza sul provvedimento, in ogni caso il Governo è

rappresentato da due Sottosegretari che hanno seguito con attenzione il dibattito ricco, approfondito e serio svoltosi su questo disegno di legge.

Ringrazio il relatore non soltanto per la relazione iniziale, ma anche per la replica testé svolta, con la quale ha inteso rispondere, anticipando alcune posizioni che sono anche del Governo, alle osservazioni avanzate da alcuni colleghi intervenuti.

Ringrazio in particolare i senatori Caddeo, Pedrazzini, Donati, Vallone e Morando non soltanto per la ricchezza delle osservazioni formulate e per il tono con cui hanno affrontato il tema, ma anche per una posizione, che mi sembra largamente condivisa anche dall'opposizione, che non mostra dubbi sui contenuti del provvedimento.

Le materie trattate dal decreto-legge concernono l'istituzione di un fondo per la tutela ambientale, l'anticipazione all'ANAS delle risorse su fondi residui del Ministero dell'economia per servizi resi derivanti da attività connesse al contratto di programma 2003-2005 (soprattutto il reperimento delle risorse per il rinnovo del contratto degli autoferrottranvieri) e inoltre – aspetto a cui il Governo tiene in maniera particolare – il reperimento di maggiori risorse per il comparto della sicurezza (Polizia, Guardia di finanza, Carabinieri e altre polizie equiparate) per incrementare la prevenzione e la lotta al terrorismo nazionale e internazionale.

I senatori intervenuti non hanno eccepito su questi temi, ma, semmai, su alcuni altri aspetti e soprattutto sulle procedure di copertura finanziaria.

Sono stati posti alcuni problemi da parte del relatore e dei colleghi intervenuti. Il Governo si riserva di rispondere analiticamente e specificamente ai temi segnalati e alle questioni sollevate nel prosieguo della discussione del provvedimento, che si chiede di esaminare in tempo brevissimo, in modo che possa essere definitivamente approvato il più presto possibile.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

### **Per lo svolgimento di un'interpellanza**

EUFEMI (*UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, intervengo per una sollecitazione.

Giovedì scorso, 7 aprile, ho presentato un'interpellanza (la 2-00697), rivolta ai Ministri dell'interno e per i beni e le attività culturali, in merito ad un bando di gara pubblica, apparso sul sito della Fondazione Ordine Mauriziano a firma del commissario straordinario, prefetto D'Ascenzo, relativamente all'affitto dell'Abbazia-Chiesa di Staffarda e della Chiesa di Sant'Antonio di Ranverso; tutto ciò, signor Presidente, in contrasto con

il dispositivo della legge 21 gennaio 2005, n. 4, e, soprattutto, con le norme dell'articolo 831 del codice civile e con l'intesa Stato italiano-Santa Sede, trattandosi di *res sacra*.

Chiedo, pertanto, una sollecita presenza dei Ministri competenti affinché possano essere affrontate le disinvolute iniziative del commissario straordinario per uno sfruttamento commerciale di beni sacri, in contrasto con la volontà del legislatore.

Signor Presidente, rinnovo la mia ferma richiesta che i Ministri competenti vengano in Aula a rispondere con urgenza a questa interpellanza.

PRESIDENTE. Senatore Eufemi, la Presidenza si farà carico di sollecitare la risposta da lei richiesta.

### **Interrogazioni, annunzio**

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,05*).



Allegato B**Disegni di legge, annunzio di presentazione**

Sen. Bassanini Franco, Passigli Stefano

Norme in materia di presentazione delle candidature e in materia di reati elettorali (3378)

(presentato in data 07/04/2005)

Sen. Pessina Vittorio

Modifica alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, in materia di lavori pubblici (3379)

(presentato in data 07/04/2005)

Sen. Costa Rosario Giorgio

Riconoscimento della Patente Europea pizzaioli – P.€P. – (3380)

(presentato in data 07/04/2005)

Sen. Izzo Cosimo

Istituzione del parco nazionale del Sannio antico (3381)

(presentato in data 07/04/2005)

Sen. Izzo Cosimo

Istituzione di un Polo universitario didattico dell'Università degli studi del Sannio nei comuni di Montesarchio Aiola e Sant'Agata dei goti (3382)

(presentato in data 07/04/2005)

Ministro Affari Esteri

Ministro Ambiente

(Governo Berlusconi-II)

Ratifica ed esecuzione del Protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico attraverso le frontiere a lunga distanza, relativo agli inquinanti organici persistenti, con annessi, fatto ad Aarhus il 24 giugno 1998 (3383)

(presentato in data 07/04/2005)

Ministro Affari Esteri

(Governo Berlusconi-II)

Concessione di un contributo finanziario alla Delegazione generale palestinese in Italia per le spese di funzionamento della relativa sede (3384)

(presentato in data 07/04/2005)

### **Disegni di legge, assegnazione**

#### *In sede referente*

2<sup>a</sup> Commissione permanente Giustizia  
Sen. Cossiga Francesco ed altri  
Concessione di amnistia e indulto (3371)  
previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 12° Sanità  
(assegnato in data 11/04/2005)

2<sup>a</sup> Commissione permanente Giustizia  
Sen. Greco Mario ed altri  
Concessione di indulto revocabile (3376)  
previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 12° Sanità  
(assegnato in data 11/04/2005)

### **Affari assegnati**

In data 8 aprile 2005 è stato deferito alla 4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa), ai sensi dell'articolo 34, comma 1, primo periodo, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento, l'Affare concernente la partecipazione di un contingente nazionale alla missione ONU in Sudan (Atto n. 644).

### **Governo, trasmissione di documenti**

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con lettera in data 25 marzo 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 1, della legge 30 marzo 2001, n. 152, la relazione sulla costituzione e sul riconoscimento degli istituti di patronato e di assistenza sociale, nonché sulle strutture, sulle attività e sull'andamento economico degli istituti stessi, relativa al periodo giugno 2003 – dicembre 2004 (*Doc. CXCIII*, n. 2).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 11<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Regioni, trasmissione di relazioni**

La regione Lombardia, con lettera in data 22 marzo 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 10 della legge 2 maggio 1990, n. 102, la relazione sullo stato di attuazione della citata legge recente disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, nonché della provincia di Novara, col-

pite dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1997, per l'anno 2004 (*Doc. CVIII, n. 5*).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, all'8<sup>a</sup> e alla 13<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Difensore civico della regione autonoma Valle d'Aosta, con lettera in data 25 marzo 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la relazione sull'attività svolta nel periodo 15 marzo 2004-15 marzo 2005 (*Doc. CXXVIII, n. 4/1*).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Difensore civico della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, con lettera in data 31 marzo 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la relazione sull'attività svolta nell'anno 2004 (*Doc. CXXVIII, n. 4/8*).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente.

### Interrogazioni

CASTELLANI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

nella serata del 10 aprile 2005 una forte esplosione, verificatasi all'interno dello stabilimento munizionamento terrestre di Baiano di Spoleto, ha distrutto alcuni reparti dello stabilimento provocando notevoli danni alle abitazioni del territorio per un raggio di qualche chilometro;

l'esplosione sembra sia avvenuta all'interno di un deposito di bombe a mano, che venivano lavorate a Baiano per essere recuperate, tenuto conto che sarebbero state prodotte da una ditta privata con difetti tali che le rendevano non utilizzabili per il normale impiego di addestramento dell'Esercito;

l'esplosione, avvenuta in giornata festiva coincidente con la chiusura dello stabilimento, non ha causato fortunatamente vittime, se non qualche lieve ferito, ma numerosi ed ingenti sono i danni prodotti alle abitazioni e alle strutture scolastiche viciniori, con conseguenze anche nei confronti delle ferrovie, che sono state costrette al fermo del relativo traffico,

si chiede di conoscere:

quali siano le cause che hanno prodotto il verificarsi dell'esplosione;

se lo stoccaggio delle bombe a mano sia avvenuto nel pieno rispetto delle norme di sicurezza;

se e quali provvedimenti il Governo intenda adottare perché non si verificino più eventi di tale natura, tenuto anche conto del fatto che si tratterebbe di manufatti provenienti da ditta privata cui tale lavorazione era stata esternalizzata;

in che modo, con quali procedure e in quale entità si intenda provvedere al risarcimento dei danni procurati a persone ed a cose, sia private che pubbliche, a causa della tremenda esplosione che ha gettato nel panico gli abitanti della zona.

(3-02056)

### **Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento**

VITALI, BONFIETTI, CHIUSOLI, PASQUINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

nei giorni scorsi il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Gianni Letta, a seguito dell'impegno assunto dal Presidente del Consiglio dei ministri di risolvere la questione, ha inviato una lettera al Sindaco di Bologna, al Presidente della Provincia e al Presidente della Regione, a cui è allegato un promemoria del viceministro Mario Baldassarri, con la quale si comunica la decisione assunta dal Governo di non procedere nelle forme precedentemente concordate al finanziamento della metropolitana di Bologna, poiché la metrotramvia sarebbe un progetto del tutto nuovo rispetto al precedente;

a quanto consta all'interrogante, il sindaco Sergio Cofferati, la presidente Beatrice Draghetti e il presidente Vasco Errani hanno risposto ritenendo inaccettabile tale posizione, immotivate le ragioni che la sostengono, necessario e urgente un incontro con il Presidente del Consiglio per confermare gli impegni contenuti nell'Intesa generale quadro del 19 dicembre 2003, fra i quali le parti avevano inserito anche il metrò di Bologna, prendendo atto dell'iter svolto, per ratificare l'intesa di merito sul progetto e per concordare i successivi passaggi;

nella medesima risposta si afferma che la questione della metropolitana di Bologna può essere tranquillamente risolta in modo positivo sulla base di una convinta volontà politica, come peraltro concordato il 18 gennaio 2005 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla presenza del ministro Lunardi e del Viceministro delegato Baldassarri e che nel medesimo incontro venne chiarito che, proprio grazie all'impegno del Viceministro delegato Baldassarri, le risorse precedentemente allocate sul progetto del metrò di Bologna restavano nella disponibilità del Ministero dei trasporti, e si concordò unanimemente l'impegno a concludere l'iter autorizzativo e a finanziare interamente il progetto modificato;

il Sindaco di Bologna, la Presidente della Provincia e il Presidente della Regione concludono la loro risposta affermando che dovrebbe essere confermato l'impegno del ministro Lunardi e del viceministro Baldassarri a ricollocare il finanziamento sul progetto, così come istruito, attingendo

alle risorse che sono rimaste nella disponibilità del Ministero, alle quali dovrebbero essersi aggiunte le nuove risorse del provvedimento sulla competitività,

si chiede di sapere:

se non si ritenga doveroso dar corso immediato alla richiesta di un incontro urgente del Sindaco di Bologna, del Presidente della provincia e del Presidente della regione con il Presidente del Consiglio;

come il Governo giustifichi le palesi contraddizioni esistenti tra il contenuto della lettera del sottosegretario Gianni Letta e gli impegni assunti dal ministro Pietro Lunardi e dal Viceministro delegato Mario Baldassarri nel corso dell'incontro con la Regione e le istituzioni locali del 18 gennaio 2005;

se non si ritenga un grave atto di ostilità preconcetta verso Bologna e l'Emilia-Romagna il non poter procedere al finanziamento di un'opera di fondamentale importanza per il sistema-paese, poiché la congestione delle aree urbane e la necessità di interventi per la mobilità sostenibile sono un grande problema nazionale;

cosa intenda fare il Governo per permettere che si possano utilizzare le risorse rimaste nella disponibilità del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per finanziare la Metrotramvia di Bologna.

(3-02057)

BOCO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che il consiglio comunale di Pisa, il 2 marzo 2005, ha approvato all'unanimità un ordine del giorno sulla messa in sicurezza della Piazza dei Miracoli: con il documento, che richiama due precedenti ordini del giorno in materia rispettivamente del 9 dicembre 1999 e dell'8 luglio 2004, il consiglio comunale, considerando le competenze del sindaco in materia di viabilità, riconferma che «la tutela della Piazza dei Miracoli, patrimonio della città e dell'umanità, da attentati terroristici e da atti vandalici deve essere realizzata senza pregiudicare il passaggio e la sosta pedonale e ciclabile nella strada di pertinenza comunale che costeggia il prato»;

che il consiglio comunale riconferma che «l'intervento di messa in sicurezza nell'area debba avvenire garantendo la visibilità e il pubblico godimento dei beni, manifestando la più netta contrarietà a future ipotesi di introduzione di *ticket* d'ingresso sulla Piazza»;

che con l'ordine del giorno suddetto il consiglio comunale di Pisa invita il sindaco «a garantire il passaggio pedonale e ciclabile nell'arco delle 24 ore nelle strade comunali; a sostenere presso le sedi opportune e competenti una modifica progettuale atta a sostituire i cancelli con altri sistemi di ostacolo alle auto»;

che il 3 marzo 2005 la circoscrizione 6 di Pisa ha approvato all'unanimità un ordine del giorno in cui, ribadendo posizioni già espresse il 12 luglio 2004, si chiede la sospensione immediata dei lavori;

che nonostante questi pronunciamenti l'installazione dei cancelli, dovuta a motivi di sicurezza, è stata avviata e i lavori procedono alacre-

mente, visto che lo sbarramento in via Roma è già in opera e i cancelli agli archi di Porta Nuova su piazza Manin sono in avanzata fase di installazione: forniti di punte acuminate e alti non più di 170 cm, tali cancelli non sono certo adatti a fermare gli eventuali terroristi, sicuramente abbruttiscono una delle più belle piazze del mondo;

che i cancelli stessi sono un pericolo: non si può infatti non pensare che, una volta chiusi, qualche studente o turista tenti comunque di superarli, rischiando di rimanervi infilzato;

che nel corso di un incontro in prefettura svoltosi il 21 marzo 2005, cui ha partecipato una delegazione del Comitato contro i cancelli e contro la chiusura notturna di Piazza del Duomo, il questore di Pisa ha illustrato la finalità dell'operazione di messa in sicurezza di Piazza dei Miracoli: i cancelli sarebbero uno strumento di canalizzazione e filtro degli accessi, da utilizzare in particolari ed eccezionali situazioni di emergenza;

che, stando a quanto affermato dal questore di Pisa nel corso dell'incontro sopra citato, non si andrebbe dunque a una chiusura notturna della Piazza in situazioni di normalità, ma si procederebbe a controlli e ad eventuali restrizioni degli accessi in presenza di allarmi circostanziati di pericolo grave, sulla base di segnalazioni ritenute attendibili dalle autorità di pubblica sicurezza,

si chiede di sapere:

se risulti per quale motivo si stia procedendo con tanta fretta e notevole impegno di spesa all'installazione dei cancelli, se questi serviranno in casi del tutto eccezionali;

se e come il Ministro in indirizzo intenda motivare l'evidente delegittimazione del ruolo e dell'autorità degli istituti democratici di governo della città, le cui indicazioni sono state platealmente disattese;

se e come si intenda garantire la piacevole fruizione sociale, anche notturna, di uno spazio che è storicamente della città e dei suoi abitanti, ed evitare che si vada verso una sorta di privatizzazione della piazza;

se non si ritenga indispensabile e urgente bloccare i lavori e rimuovere le cancellate già installate, per provvedere poi a garantire la sicurezza di Piazza dei Miracoli con mezzi più idonei di questi sbarramenti che ne avviliscono la bellezza.

(3-02058)

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

SPECCHIA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* – Premesso:

che nello scorso mese di gennaio, a Brindisi, 90 «case antiracket» vennero consegnate ad appartenenti alle forze dell'ordine senza contratto, considerata l'urgenza motivata dalla preoccupazione di evitare occupazioni abusive;

che nei giorni scorsi l'IACP di Brindisi ha notificato alle famiglie interessate l'entità del canone di locazione da pagare, ammontante mediamente a 300 euro mensili;

che i cittadini in questione sono rimasti delusi e meravigliati per l'entità del canone, tanto da dichiarare che, se avessero conosciuto prima la spesa da sopportare, avrebbero conservato le precedenti abitazioni;

che il canone sarebbe stato stabilito anche tenendo conto del valore degli alloggi, calcolato in 160.000 euro ciascuno, cifra eccessiva tenendo conto della consistenza degli alloggi, dei prezzi praticati a Brindisi e del quartiere in cui insistono le case in questione;

che i cittadini interessati hanno anche sostenuto che i canoni richiesti contrastano con lo spirito e le finalità con cui il Ministero dell'interno finanziò l'intervento, e cioè premiare ed incentivare con agevolazioni concrete la possibilità dei rappresentanti delle forze dell'ordine di abitare nel territorio in cui operano, che nel caso in questione è interessato dalla presenza della criminalità organizzata e non,

si chiede di conoscere se e quali urgenti iniziative intendano assumere i Ministri in indirizzo affinché venga modificato l'importo dei canoni di locazione delle case innanzi citate.

(4-08482)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

*4<sup>a</sup> Commissione permanente (Difesa):*

3-02056, del senatore Castellani, su un'esplosione verificatasi all'interno dello stabilimento munizionamento terrestre di Baiano di Spoleto.

