

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

648^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 28 LUGLIO 2004

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente SALVI,
indi del vice presidente FISICHELLA

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-XVII

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-60

*ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel
corso della seduta)* 61-75

*ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente
consegnati alla Presidenza dagli oratori, i
prospetti delle votazioni qualificate, le comu-
nicazioni all'Assemblea non lette in Aula e
gli atti di indirizzo e di controllo)* 77-101

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO		CHIRILLI (FI)	Pag. 21, 24, 33 e passim
RESOCONTO STENOGRAFICO		CICOLANI (FI), relatore	22, 24, 26 e passim
CONGEDI E MISSIONI	Pag. 1	UGGÈ, sottosegretario di Stato per le infra- strutture e i trasporti	23, 24, 26 e passim
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI ME- DIANTE PROCEDIMENTO ELETTRO- NICO	1	MONTINO (DS-U)	24
SENATO		FABRIS (Misto-AP-Udeur)	30, 33, 35 e passim
Costituzione in giudizio innanzi alla Corte co- stituzionale per conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato		EUFEMI (UDC)	31, 36, 44 e passim
Discussione e approvazione delle conclusioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari:		THALER AUSSERHOFER (Aut)	32
PRESIDENTE	2, 4	LAURO (FI)	37
MANZIONE (Mar-DL-U)	2	GUBERT (UDC)	48
ZANCAN (Verdi-U)	4	PASTORE (FI)	49
DISEGNI DI LEGGE		Verifiche del numero legale	26, 27, 28 e passim
Seguito della discussione:		Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	39, 41, 43 e passim
(2557) Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose		SUI LAVORI DEL SENATO	
(22) CASTELLI. – Disciplina relativa al tra- sporto di merci su strada effettuato nelle ore notturne		PRESIDENTE	50
(Votazione finale qualificata ai sensi dell'arti- colo 120, comma 3, del Regolamento) (Rela- zione orale):		DISEGNI DI LEGGE	
RIGHETTI (Misto-AP-Udeur)	4	Ripresa della discussione del disegni di legge nn. 2557 e 22:	
DONATI (Verdi-U)	8, 25, 26 e passim	PRESIDENTE	50
VERALDI (Mar-DL-U)	12	SULL'ORDINE DEI LAVORI	
PEDRAZZINI (LP)	15	PRESIDENTE	51, 52, 53
MENARDI (AN)	17	DONATI (Verdi-U)	51
BRUTTI Paolo (DS-U)	18, 42	FABRIS (Misto-AP-Udeur)	52, 53
		DISEGNI DI LEGGE	
		Ripresa della discussione del disegni di legge nn. 2557 e 22:	
		DONATI (Verdi-U)	54
		VERALDI (Mar-DL-U)	56
		BRUTTI Paolo (DS-U)	58
		CHIRILLI (FI)	58
		PEDRAZZINI (LP)	58
		FABRIS (Misto-AP-Udeur)	59

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 Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Alleanza popolare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

ALLEGATO A**DISEGNO DI LEGGE N. 2557:**

Ordine del giorno	Pag. 61
Articolo 1 ed emendamenti	62
Articolo 2, emendamenti e ordine del giorno	64
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 2	74
Articoli 3 e 4	75

ALLEGATO B**INTERVENTI**

Dichiarazione di voto del senatore Fabris sul disegno di legge n. 2557	77
--	----

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA	79
--	-----------

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione	Pag. 88
---	---------

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati	88
Annunzio di presentazione	88
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	88
Ritiro	89

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti	89
--	----

INTERROGAZIONI

Annunzio	60
Interrogazioni	89
Da svolgere in Commissione	101

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente SALVI

La seduta inizia alle ore 9,30.

Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,35 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Costituzione in giudizio del Senato della Repubblica dinanzi alla Corte costituzionale per resistere nel conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato sollevato dalla corte d'appello di Milano

Discussione e approvazione delle conclusioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari

PRESIDENTE. L'Assemblea è chiamata a pronunciarsi sulle conclusioni, cui è pervenuta la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari nella seduta di ieri, favorevole alla costituzione in giudizio del Senato dinanzi alla Corte costituzionale per resistere nel conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato sollevato dalla Corte d'appello di Milano, seconda sezione civile, con ricorso del 26 febbraio 2003. Il ricorso, dichiarato ammissibile dalla Corte costituzionale con ordinanza 8-15 luglio 2004, n. 225, riguarda la deliberazione dell'Assemblea del Senato del 31 gennaio 2001 di insindacabilità delle opinioni espresse dal senatore Marco

Boato ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione (Doc. IV-*quater*, n. 56).

MANZIONE (*Mar-DL-U*). La vicenda ha origine da alcune dichiarazioni sull'operato del giudice Salvini rilasciate il 28 febbraio 1990 dall'allora senatore Boato in qualità di testimone nel processo relativo all'omicidio Calabresi, sulle quali la Camera dei deputati aveva già deliberato l'insindacabilità il 20 marzo 1997. Come ha precisato la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, l'Assemblea non è chiamata a pronunciarsi nel merito delle stesse dichiarazioni, bensì sull'opportunità di difendere una deliberazione legittimamente assunta dal Senato nella scorsa legislatura. Dichiaro il voto favorevole del suo Gruppo. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

ZANCAN (*Verdi-U*). Dichiaro il voto favorevole dei Verdi, ritenendo che il Senato non possa rimanere estraneo alla vicenda e anzi debba necessariamente costituirsi in giudizio sul conflitto tra poteri dello Stato sollevato dalla magistratura ordinaria.

Il Senato approva le conclusioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, favorevoli alla costituzione in giudizio del Senato dinanzi alla Corte costituzionale per esistere nel conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato. La Presidenza si intende autorizzata a dare mandato per la difesa del senato a uno o più avvocati del libero Foro.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

(2557) Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose

(22) CASTELLI. – Disciplina relativa al trasporto di merci su strada effettuato nelle ore notturne

(Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (Relazione orale)

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta antimeridiana del 15 luglio, dopo la relazione orale, è stata dichiarata aperta la discussione generale.

RIGHETTI (*Misto-AP-Udeur*). L'attuazione delle deleghe previste dal provvedimento produrrà effetti positivi sul settore dell'autotrasporto, ad esempio per quanto attiene al passaggio dal sistema delle concessioni dei servizi automobilistici interregionali, attualmente di competenza statale, a quello delle autorizzazioni, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libera concorrenza e adeguare la normativa nazionale all'ordinamento comunitario; inoltre, sulla liberalizzazione del sistema tariffario dei servizi di autotrasporto merci per conto terzi viene affermato il principio della corresponsabilità tra vettore e committente per la violazione delle disposi-

zioni sulla sicurezza; ancora, è previsto il riordino del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi. Occorrerebbe tuttavia precisare alcuni aspetti di tali iniziative, condivise da tutte le associazioni professionali interessate, con particolare riferimento alla responsabilità del committente e del proprietario delle merci. Anche per quanto riguarda la riforma del codice della strada introdotta la scorsa estate, occorrerebbe operare una distinzione per le sanzioni della patente a punti degli autotrasportatori, considerate le differenti conseguenze sulla vita professionale e familiare rispetto agli altri utenti della circolazione; peraltro tale distinzione, basata sulla personalizzazione della pena relativamente alle condizioni economiche, sociali e lavorative dei soggetti interessati, troverebbe fondamento nella Costituzione, nel codice penale, nello stesso codice della strada e nell'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689, sulla depenalizzazione dei reati.

DONATI (*Verdi-U*). L'importanza delle deleghe contenute nel provvedimento è connessa al forte impatto del settore dell'autotrasporto sul sistema economico ed ambientale, considerato che esso incide sulla movimentazione delle merci nella misura dell'80 per cento. Pur valutando positivamente il superamento del sistema tariffario a forcilla, i Verdi esprimono preoccupazione sul piano di liberalizzazione delle tariffe, in assenza di una politica generale di orientamento intermodale per il futuro; il Governo dovrebbe attuare il piano dei trasporti predisposto dal ministro Bersani nella scorsa legislatura oppure elaborarne uno diverso, per evitare le conseguenze negative dell'assenza di una strategia di politica per i trasporti, che dovrebbe prevedere il rispetto del rapporto tra tempi di consegna delle merci e turni di riposo degli autotrasportatori, al fine di garantire maggiormente la sicurezza sulle strade. Occorrerebbe inoltre introdurre un sistema tariffario specifico per il trasporto delle materie pericolose, incoraggiando il trasporto ferroviario sulle lunghe distanze come in Germania, e disincentivare i viaggi di ritorno a vuoto dei TIR, che attualmente riguardano il 40 per cento del totale. Va infine previsto un piano di distribuzione delle merci in ambito urbano con centri polivalenti e riorganizzazione del traffico e bisogna attuare un sistema di controllo più efficace sulla strada anche attraverso il ricorso a sistemi satellitari. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U e del senatore Scalera*).

VERALDI (*Mar-DL-U*). Il disegno di legge presenta rilevanti limiti metodologici e sostanziali che non lo rendono compatibile con l'orientamento normativo comunitario in materia di autotrasporto, né idoneo ad interpretare correttamente le istanze di modernizzazione di questo rilevante settore. Infatti, la delega è amplissima e generica perché priva di principi e criteri direttivi ed inoltre il Governo potrà attuarla prescindendo dal parere delle Commissioni parlamentari, ove non dovesse essere reso entro 30 giorni, ed avrà a disposizione due anni di tempo per ulteriori integrazioni e correzioni dei decreti già emanati. Nel merito, l'opportuno passaggio dal regime concessorio a quello autorizzatorio per l'autotrasporto di merci e

persone viene realizzato senza tenere conto della peculiarità dell'autotrasporto interregionale di persone, che in alcune zone meridionali rappresenta l'unico effettivo collegamento con il resto del Paese. È condivisibile l'abolizione della tariffa a forcella, anche per garantire il rispetto della normativa comunitaria a tutela della concorrenza, che realizza la liberalizzazione del settore già avviata grazie alla disciplina approvata nel 1997. Nonostante il miglioramento del testo su aspetti rilevanti grazie al positivo contributo dei Gruppi di opposizione, il provvedimento è ancora generico e privo di un organico quadro di riferimento, non chiarisce sufficientemente l'organizzazione e le funzioni degli organismi pubblici competenti nel settore dell'autotrasporto di merci, né valuta sufficientemente il riparto delle competenze tra lo Stato e le Regioni previsto dalla Costituzione. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U e del senatore Mascioni*).

PEDRAZZINI (*LP*). Il disegno di legge delega è pienamente condivisibile, perché consentirà di soddisfare al meglio le esigenze dei cittadini e del mercato, riqualificando il settore dell'autotrasporto di merci grazie alla liberalizzazione, peraltro già avviata da alcuni anni, e alla valorizzazione dell'attività imprenditoriale. Inoltre, recependo le richieste di tutte le associazioni di categoria, viene previsto il superamento delle tariffe obbligatorie a forcella, ma anche misure per garantire la sicurezza della circolazione. Inoltre, sono pienamente condivisibili sia il riordino e la riorganizzazione degli organismi pubblici competenti in materia di autotrasporto di merci, ineludibile a seguito del trasferimento alle Province della tenuta degli Albi provinciali degli autotrasportatori (distinguendo tra i centri preposti alla definizione delle strategie e quelli incaricati della gestione operativa), sia i principi e criteri direttivi per l'emanazione dei decreti legislativi.

MENARDI (*AN*). Si tratta di un disegno di legge assolutamente condivisibile e sul quale si è svolto un ampio dibattito in Commissione, che ha recepito proposte dell'opposizione e delle associazioni di categoria e sul quale la maggioranza si impegna ad una sollecita definitiva approvazione, in quanto contribuisce alla modernizzazione del Paese. Il provvedimento, che prevede per i servizi automobilistici interregionali il necessario superamento del regime concessorio a favore di quello autorizzatorio, è estremamente rilevante in considerazione della preponderanza della modalità su gomma per il trasporto delle merci, situazione che il Governo ha ereditato e che intende riequilibrare, seppure con stanziamenti ancora insufficienti, attraverso politiche incentivanti delle diverse modalità di trasporto. I modesti investimenti realizzati nelle infrastrutture e una politica industriale refrattaria alle più innovative soluzioni offerte dal mercato hanno determinato uno squilibrio modale che penalizza l'economia del Paese e che non può essere sanato attraverso il mero ricorso alla politica tariffaria. (*Applausi dal Gruppo AN*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). La concorrenza sul mercato da parte di numerosi vettori europei, la difficile situazione e congiunturale che si ripercuote negativamente sul settore, nonché la rilevanza che assume in Italia il trasporto su gomma di persone e di cose rendono quanto mai necessaria una complessiva riforma dell'autotrasporto al fine di definire un sistema che favorisca la competitività fornendo nel contempo garanzie alle categorie professionali e assicurando sicurezza sulle strade. La proposta del Governo al riguardo, pur fortemente modificata nel corso dell'esame in Commissione, rimane insoddisfacente soprattutto con riguardo ai principi e criteri direttivi specifici cui dovranno ispirarsi i decreti legislativi. Ciò nonostante, alcuni positivi elementi di novità sono stati introdotti con riguardo, in particolare, alla responsabilità concorrente oltre che del vettore anche del committente, del caricatore e del proprietario delle merci per violazione delle disposizioni sulla sicurezza stradale con riguardo al carico dei veicoli, ai tempi di guida e di riposo e alla velocità massima consentita nonché in ordine ad un sistema di certificazione di qualità per particolari tipologie di trasporto in modo da segnalare le merci pericolose, deperibili o i rifiuti industriali e farmaceutici. Alla luce di tali considerazioni, la posizione del Gruppo nella votazione finale dipenderà dalla valutazione degli emendamenti presentati tesi a fornire ulteriori chiarimenti al testo.

CHIRILLI (*FI*). Il riordino del settore dell'autotrasporto merci e passeggeri rappresenta una tappa fondamentale per garantire il processo di modernizzazione necessario a rendere competitiva l'impresa autotrasportistica nazionale rispetto a quelle d'oltralpe e passa attraverso la liberalizzazione dei servizi in un quadro di tutela del lavoro e della sicurezza stradale. Evidenzia l'opportunità di richiamare nel testo gli atti comunitari cui i decreti legislativi dovranno adeguarsi. In particolare, come sottolineato nell'ordine del giorno G100, al fine di garantire una maggior sicurezza stradale si propone l'incentivazione dell'orario notturno, recependo la normativa comunitaria in materia di orario di lavoro e di riposo giornaliero per gli autotrasportatori. (*Applausi dal Gruppo FI*).

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

CICOLANI, *relatore*. Nel ringraziare per il riconoscimento del rapporto di dialogo instaurato in Commissione che, anche questa volta, ha consentito di migliorare il disegno di legge del Governo mediante l'apporto di tutte le parti politiche garantendo al testo un'ampia convergenza da parte delle organizzazioni dell'autotrasporto, sottolinea che la riforma in esame è volta al rilancio del settore attraverso non lo smantellamento del sistema delle regole ma il suo aggiornamento in conformità alla normativa comunitaria. In tal senso è da intendersi la prevista liberalizzazione delle tariffe e la disponibilità a recepire ordini del giorno in materia di sicurezza, che pure non attengono specificamente alla materia.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il provvedimento coniuga l'esigenza di liberalizzazione con quelle inerenti il lavoro e la sicurezza e pertanto, associandosi alle osservazioni del relatore, ne auspica una rapida approvazione.

PRESIDENTE. Dà lettura dei pareri della 5a e della 1^a Commissione sul testo del disegno di legge e sugli emendamenti ad esso riferiti (*v. Resoconto stenografico*) e passa all'esame dell'ordine del giorno G100.

CICOLANI, *relatore*. Ne propone una riformulazione ritenendolo in tal caso accoglibile come raccomandazione.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Concorda con il parere del relatore.

CHIRILLI (*FI*). Accoglie la proposta del Governo e riformula l'ordine del giorno G100 (*v. Allegato A*).

PRESIDENTE. Passa all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2557, nel testo proposto dalla Commissione, invitando i presentatori ad illustrare gli emendamenti riferiti all'articolo 1.

MONTINO (*DS-U*). Illustra l'emendamento 1.2 che propone di procedere alla riorganizzazione, piuttosto che alla liberalizzazione, dell'attività di autotrasporto in modo tale da porre attenzione sul sistema delle regole per procedere ad una liberalizzazione graduale e non selvaggia del settore.

DONATI (*Verdi-U*). L'emendamento 1.5 propone il coinvolgimento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio nell'adozione dei decreti legislativi.

PRESIDENTE. I rimanenti emendamenti si intendono illustrati.

CICOLANI, *relatore*. Esprime parere contrario su tutti gli emendamenti.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprime parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Su richiesta della senatrice DONATI (*Verdi-U*), dispone la verifica del numero legale prima della votazione dell'emendamento 1.2. Avverte che Senato non è in numero legale e sospende la seduta per venti minuti.

La seduta, sospesa alle ore 11,09, è ripresa alle ore 11,32.

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

Previa verifica del numero legale, chiesta dalla senatrice DONATI (Verdi-U), il Senato respinge l'emendamento 1.2.

DONATI (*Verdi-U*). Dichiaro voto favorevole all'emendamento 1.5 che coinvolge nell'esercizio della delega anche il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.

Il Senato respinge gli emendamenti 1.5, 1.6 prima parte (con conseguente preclusione della seconda parte e dell'emendamento 1.7) e 1.10. Previa verifica del numero legale, chiesta dalla senatrice DONATI (Verdi-U), il Senato respinge l'emendamento 1.9. Viene quindi approvato l'articolo 1.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 2 e degli emendamenti e dell'ordine del giorno ad esso riferiti, ricordando che la Commissione bilancio ha espresso, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, parere contrario sugli emendamenti 2.16, 2.17, 2.18 e 2.35 e parere condizionato sugli emendamenti 2.30 e 2.31.

DONATI (*Verdi-U*). Tra gli emendamenti presentati all'articolo 2, sottolinea quelli volti ad ispirare la delega al riequilibrio modale ed al principio della regolamentazione della concorrenza, per non lasciare al liberismo selvaggio attività di rilevantissimo impatto economico e ambientale; a prevedere un sistema tariffario misto che scoraggi il trasporto su strada per lunghe distanze delle merci pericolose, incentivi elementi di razionalità quali i viaggi di ritorno a pieno carico ed una riorganizzazione del trasporto urbano con l'utilizzo di flotte di veicoli a basso impatto ambientale, coordinati con sistemi telematici e in cui sia favorito il trasporto per conto terzi.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). La delega concessa al Governo si deve occupare anche dell'adeguamento alle norme poste a tutela della sicurezza della circolazione. A tale scopo la Commissione ha accolto alcuni emendamenti, ma per affrontare compiutamente un problema di estrema gravità senza tuttavia giungere ad inaccettabili criminalizzazioni della categoria degli autotrasportatori, è necessario in particolare adottare gli emendamenti 2.102 e 2.21 che consentono di distinguere meglio le responsabilità degli incidenti tra soggetti diversi.

EUFEMI (*UDC*). Il trasporto delle derrate deperibili è regolato già in modo esaustivo da specifiche norme igienico-sanitarie: si tratta di materia

che nulla ha a che fare con la sicurezza della circolazione e quindi con il contesto normativo in esame. L'emendamento 2.37 propone quindi la soppressione del riferimento alle derrate deperibili.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e l'ordine del giorno si intendono illustrati.

CICOLANI, *relatore*. Ricordato che l'emendamento 2.150 recepisce il parere della Commissione bilancio, esprime parere favorevole sull'emendamento 2.3 a condizione che venga apportata una modifica. Invita i presentatori a ritirare gli emendamenti 2.100, 2.101, 2.103, 2.104, 2.37 e 2.105. Invita infine il senatore Fabris a trasformare l'emendamento 2.21 in un ordine del giorno e si dichiara favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno G2.100, proponendone tuttavia una modifica.

THALER AUSSERHOFER (*Aut*). Accoglie la modifica proposta dal relatore all'emendamento 2.3. (*v. Allegato A*).

CHIRILLI (*FI*). Ritira gli emendamenti 2.100, 2.103, 2.104 e 2.105, accogliendo la modifica proposta dal relatore all'ordine del giorno G2.100. (*v. Allegato A*).

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Accoglie l'invito del relatore a ritirare l'emendamento 2.101, ribadendo tuttavia la necessità dell'introduzione della patente professionale per gli autotrasportatori, distinta dalle comuni patenti a punti. Ritira anche l'emendamento 2.102, mentre non comprende l'invito a trasformare in un ordine del giorno l'emendamento 2.21: l'elenco dei soggetti che possono essere chiamati a rispondere delle proprie responsabilità in caso di incidente è già abbastanza preciso, ma va integrato con i responsabili delle operazioni di carico e scarico delle merci.

CICOLANI, *relatore*. Concorda con il senatore Fabris per quanto riguarda la patente professionale per i trasportatori: è convinto che nell'esercizio della delega il Governo opererà in tal senso, compatibilmente ai limiti posti dalla normativa comunitaria. Ribadisce la contrarietà di fondo ad ampliare ulteriormente il novero dei soggetti responsabili, che dovranno essere compiutamente specificati nel decreto delegato.

EUFEMI (*UDC*). Mantiene l'emendamento 2.37 e insiste per la sua approvazione, in considerazione del costo del trasporto di derrate deperibili per le imprese alimentari.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Si associa al parere del relatore sugli emendamenti e accoglie l'ordine del giorno G2.100 (testo 2).

Il Senato respinge l'emendamento 2.1 (identico al 2.2) e approva l'emendamento 2.3 (testo 2).

LAURO (*FI*). Pur essendo contrario all'emendamento 2.4, invita il Governo a cogliere l'occasione dell'emanazione del decreto delegato per attuare un riequilibrio modale del trasporto delle merci, incentivando per quelle pericolose anche il trasporto via mare oltre quello ferroviario. (*Applausi dal Gruppo FI*).

Previa verifica del numero legale, chiesta dalla senatrice DONATI (Verdi-U), il Senato respinge l'emendamento 2.4 (identico al 2.5).

DONATI (*Verdi-U*). Insiste per l'approvazione dell'emendamento 2.7, chiedendo la votazione mediante sistema elettronico, per attuare efficacemente il riequilibrio modale del trasporto merci con sistemi a minore impatto ambientale.

Il Senato, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento 2.7. È quindi approvato l'emendamento 2.150 e sono respinti gli emendamenti 2.11, 2.12 e 2.14. Previa verifica del numero legale, chiesta dalla senatrice DONATI (Verdi-U), è altresì respinto il 2.13.

DONATI (*Verdi-U*). Sollecita l'approvazione dell'emendamento 2.15 e ne chiede la votazione mediante procedimento elettronico, ritenendo che il ricorso al solo aumento tariffario per il trasporto delle merci pericolose, soprattutto sulle lunghe distanze, non consenta di aumentare la sicurezza stradale.

Il Senato, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento 2.15.

PRESIDENTE. Gli emendamenti 2.16, 2.17 e 2.18 sono improcedibili.

Il Senato respinge gli emendamenti 2.19 e 2.102.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Stupisce la decisione della maggioranza di escludere il soggetto responsabile delle operazioni di carico e scarico delle merci, che esiste nella realtà ma il cui operato diverrebbe non sanzionabile in caso di contestazione dei carichi non a norma o di incidenti.

Il Senato, con successive votazioni, respinge gli emendamenti 2.21, 2.25 e 2.27.

PRESIDENTE. Ricorda che il parere favorevole della Commissione bilancio agli emendamenti 2.30 e 2.31 è condizionato alla specificazione dell'assenza di maggiori oneri finanziari.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Modifica in tal senso l'emendamento 2.30. (*v. Allegato A*).

DONATI (*Verdi-U*). Modifica a sua volta l'emendamento 2.31 e ne chiede la votazione mediante procedimento elettronico. (*v. Allegato A*).

CICOLANI, *relatore*. Conferma il parere contrario anche agli emendamenti 2.30 (testo 2) e 2.31 (testo 2).

Il Senato, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento 2.30 (testo 2) prima parte, con conseguente preclusione della restante parte e del 2.31 (testo 2). È quindi respinto il 2.32.

PRESIDENTE. L'emendamento 2.35 è improcedibile.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Dichiaro il voto favorevole all'emendamento 2.37, che sottoscrive.

Il Senato, con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore EUFEMI (UDC), respinge l'emendamento 2.37.

DONATI (*Verdi-U*). Dichiaro il voto contrario dei Verdi all'articolo 2 che, essendo il cuore del provvedimento, rappresenta una occasione mancata per introdurre un riequilibrio nel sistema del trasporto delle merci.

Il Senato approva l'articolo 2, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'emendamento volto ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 2.

DONATI (*Verdi-U*). L'emendamento 2.0.2 propone di dotare le forze di polizia stradale dei sistemi satellitari per effettuare il controllo sul rispetto dei limiti di velocità e dei turni di riposo alla guida, analogamente ai sistemi di controllo telematici introdotti nelle grandi città.

CICOLANI, *relatore*. Esprime parere contrario a tale emendamento che, a parte l'estraneità al contenuto del disegno di legge, attenendo invero alle sanzioni previste dal codice della strada, discrimina e criminalizza preventivamente la categoria degli autotrasportatori, peraltro attraverso un sistema di dubbia efficacia e forse incostituzionale.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Concordo con il parere contrario del relatore.

DONATI (*Verdi-U*). Sollecito l'approvazione dell'emendamento 2.0.2, su cui chiede la votazione mediante procedimento elettronico, dal momento che si tratta di sistemi di controllo supplementari concessi in au-

silio alle forze di polizia per contenere l'alto livello di mortalità che si riscontra sulle strade. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U e del senatore Bedin*).

EUFEMI (*UDC*). Annuncia il voto favorevole all'emendamento.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). La maggioranza si dichiara per la tolleranza zero, ma non si dimostra coerente quando si oppone all'adozione di strumenti, quali il sistema satellitare già adottato in molti Paesi europei, che migliorando la qualità dei controlli delle forze di polizia possono concretamente limitare l'incidentalità stradale. L'argomento della *privacy*, addotto per motivare la contrarietà all'emendamento, è del tutto strumentale, visto che il Governo ha già previsto l'adozione di questi sistemi per garantire la sicurezza delle merci sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

GUBERT (*UDC*). Sottoscrive l'emendamento 2.0.2, che migliora gli strumenti di controllo a disposizione delle forze di polizia.

PASTORE (*FI*). L'emendamento non propone una specifica misura per il controllo della velocità, ma consente l'individuazione di qualunque mezzo circolante ed è quindi una misura che lede la *privacy* dei cittadini. (*Applausi dai Gruppi FI e UDC*).

Con votazione nominale elettronica, il Senato respinge l'emendamento 2.0.2. Con distinte votazioni, sono quindi approvati gli articoli 3 e 4.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. A seguito della richiesta di numerosi Capigruppo, di maggioranza e di opposizione, di partecipare alla cerimonia del ventaglio, la Presidenza ha stabilito che la votazione finale del disegno di legge avrà luogo in altra seduta. Comunica inoltre che la seduta pomeridiana avrà inizio alle ore 17, con la discussione del disegno di legge n. 3061 di conversione del decreto-legge n. 168 per il contenimento della spesa pubblica.

DONATI (*Verdi-U*). Esprime perplessità sulla decisione della Presidenza di rinviare la votazione finale del provvedimento ad un momento in cui sia più facilmente garantita la presenza del numero legale e, più in generale, sulla discrezionalità con cui vengono condotti i lavori dell'Assemblea.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Non è possibile sospendere i lavori dell'Aula per consentire la partecipazione alla cerimonia del ventaglio. Sarebbe quindi opportuno che i Capigruppo rispettassero maggiormente il lavoro degli altri senatori e che la Presidenza ponesse fine ad una pessima

organizzazione dell'Assemblea, caratterizzata da eccessiva discrezionalità delle scelte.

PRESIDENTE. Il rinvio della votazione finale non è motivato da considerazioni relative alla presenza in Aula, certificata anche dalla recente votazione con procedimento elettronico, ma è un gesto di rispetto nei confronti del Senato e del suo Presidente facilitare la partecipazione dei Capigruppo alla cerimonia del ventaglio. Sottolinea inoltre che la Presidenza ha consentito un ampio svolgimento della discussione del disegno di legge sull'autotrasporto, ben oltre i tempi contingentati.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

DONATI (*Verdi-U*). Dà atto alla Presidenza di aver applicato con elasticità il previsto contingentamento dei tempi. Il voto contrario del Gruppo sul disegno di legge è motivato dalla mancanza delle misure necessarie a favorire i comportamenti virtuosi, orientando il sistema verso un trasporto sostenibile ed a minore impatto ambientale, nonché di una politica tariffaria finalizzata al riequilibrio modale, in primo luogo del trasporto delle merci pericolose. Sono condivisibili le disposizioni sul trasporto delle persone, mentre suscitano perplessità quelle relative al settore delle merci: nonostante fosse necessario superare il sistema a forcilla, non rispettato ed incapace di garantire la sicurezza stradale e del lavoro degli operatori, la soluzione non può essere assicurata da un sistema tariffario affidato interamente alla libera contrattazione tra le parti, in quanto il settore ha rilevantissimo impatto sull'ambiente, sulla sicurezza stradale e sulle necessità infrastrutturali del Paese. Si rammarica infine che la maggioranza si sia fatta interprete delle resistenze degli operatori a dotare le forze di polizia di sistemi di controllo satellitare.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Il provvedimento si caratterizza per l'eccessiva ampiezza della delega nonché per la genericità dei principi e dei criteri direttivi, che potrebbero assegnare al Governo libertà di manovra anche su settori delicati, che invece dovrebbero essere oggetto di confronto nel Parlamento e nel Paese. Riconosce tuttavia alcune importanti novità, introdotte grazie all'impegno dell'opposizione in Commissione, rappresentate, tra l'altro, dal superamento del sistema tariffario a forcilla e nell'individuazione di un sistema di certificazione di qualità da applicare al trasporto su strada di merci pericolose, che auspica non vengano stemperate in sede di esercizio della delega. Prendendo atto pertanto della disponibilità in tal senso manifestata dal relatore e dal Governo, il Gruppo della Margherita si asterrà nella votazione finale. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Pur stigmatizzando il mancato accoglimento di emendamenti della sua parte politica nel corso dell'esame da parte dell'Aula, riconosce il positivo lavoro svolto in Commissione che ha portato all'introduzione di alcune importanti novità e pertanto i Democratici di sinistra si asterranno.

CHIRILLI (*FI*). Dichiarò il voto favorevole di Forza Italia al provvedimento che rappresenta una tappa fondamentale nel processo di modernizzazione di alcuni settori produttivi orientandoli verso la liberalizzazione dei servizi e l'estensione della competitività.

PEDRAZZINI (*LP*). Dichiarò il voto favorevole della Lega al rioridino dell'autotrasporto volto alla liberalizzazione di un settore strategico onde consentire una maggiore competitività e una riduzione dei costi, tali da contrastare la concorrenza europea.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Dichiarò il voto favorevole della sua parte politica, esprimendo apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore e dal Governo che si è concretizzato con l'accoglimento di alcuni emendamenti in Commissione, nonché per l'impegno ad utilizzare la delega per rafforzare la sicurezza stradale, con particolare riguardo all'introduzione della patente professionale.

PRESIDENTE. Rinviò il seguito della discussione ad altra seduta. Dà annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 13,13.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente SALVI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).
Si dia lettura del processo verbale.

CALLEGARO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Antonione, Baldini, Bordon, Bosi, Ciccanti, Corsi, D'Alì, Degennaro, Iannuzzi, Magnalbò, Malan, Mantica, Pellegrino, Saporito, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Forcieri, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO; Manzella, per un impegno internazionale.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,35*).

Costituzione in giudizio del Senato della Repubblica dinanzi alla Corte costituzionale per resistere nel conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato sollevato dalla corte d'appello di Milano

Discussione e approvazione delle conclusioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, con ricorso del 26 febbraio 2003 la Corte d'appello di Milano, seconda sezione civile, ha sollevato conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato nei confronti del Senato della Repubblica, in relazione alla deliberazione con la quale l'Assemblea, nella seduta del 31 gennaio 2001, ha dichiarato che i fatti oggetto del procedimento civile a carico del senatore Marco Boato concernevano opinioni espresse da un membro del Parlamento nell'esercizio delle sue funzioni, in quanto tali insindacabili ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione (*Doc. IV-quater*, n. 56).

Il ricorso è stato dichiarato ammissibile dalla Corte costituzionale con ordinanza 8-15 luglio 2004, n. 225, depositata in cancelleria il 15 luglio 2004, ma non ancora notificata al Senato. Nelle more di tale notifica, la questione è stata deferita alla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, tenuto conto dell'imminente sospensione dei lavori, che potrebbe rendere difficoltoso se non addirittura impossibile il rispetto del termine perentorio posto dall'articolo 26 delle norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale.

Nella seduta del 27 luglio la Giunta ha concluso nel senso che il Senato debba costituirsi in giudizio dinanzi alla Corte costituzionale per resistere nel conflitto.

Se l'Assemblea converrà con le conclusioni cui è pervenuta la Giunta, la Presidenza si intenderà autorizzata a dare mandato per la difesa del Senato a uno o più avvocati del libero Foro.

Sulle conclusioni della Giunta può prendere la parola un oratore per Gruppo per non più di dieci minuti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, la vicenda che ci occupa questa mattina in Aula concerne un conflitto di attribuzione sollevato dalla Corte d'appello di Milano in merito ad una deliberazione di insindacabilità assunta dal Senato della Repubblica il 31 gennaio 2001.

Per la verità, la vicenda è molto più datata, nel senso che tutto si riferisce ad alcune dichiarazioni che l'allora senatore Marco Boato ebbe modo di rendere il lontano 28 febbraio 1990 quando, ascoltato in qualità di testimone nel processo relativo all'omicidio Calabresi, fece delle valutazioni e delle dichiarazioni che coinvolgevano direttamente il dottor Salvini, giudice presso il tribunale di Milano.

Questa vicenda è stata portata per la prima volta all'attenzione della Camera dei deputati, che ha deliberato per l'insindacabilità in data 20 marzo 1997. Anche in quel caso fu sollevato un conflitto di attribuzioni e la Corte costituzionale precisò che la delibera di insindacabilità della Camera non era affidabile, attendibile e corretta perché – nella specie – il deputato Marco Boato era all'epoca dei fatti senatore e che quindi l'unica Camera competente alla valutazione ai sensi dell'articolo 68 della Costituzione non poteva che essere il Senato.

La Camera, quindi, preso atto della sentenza della Corte ha trasmesso gli atti al Senato che, nella scorsa legislatura (per l'appunto, il 31 gennaio 2001), ha dichiarato l'insindacabilità dei comportamenti dell'onorevole (già senatore) Marco Boato, riconducendoli, quindi, all'interno della previsione dell'articolo 68.

In merito a questa deliberazione assunta dal Senato c'è stato un ulteriore conflitto di attribuzioni sollevato dalla Corte d'appello di Milano, c'è stata la valutazione preliminare di ammissibilità da parte della Corte costituzionale che, con decisione del giugno di quest'anno, ha ritenuto ammissibile il conflitto. Siamo adesso nella fase, come giustamente ricordava la Presidenza, di dover avallare la richiesta di difendere le ragioni del Senato nel conflitto di attribuzione dinanzi alla Corte.

Nella valutazione preliminare sull'ammissibilità del conflitto, operata dalla Corte costituzionale, sicuramente emergono valutazioni che potrebbero indurre a ragionare circa la stretta riconducibilità dell'intervento e delle dichiarazioni rese dall'allora senatore Marco Boato, se quelle dichiarazioni fossero direttamente riconducibili alla sfera prevista dall'articolo 68 della Costituzione e se esistesse quello specifico rapporto funzionale con l'attività parlamentare. Ieri, però, signor Presidente, nella Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari abbiamo ritenuto che questa valutazione sia sostanzialmente a noi preclusa: non abbiamo possibilità di entrare nel merito e dobbiamo soltanto decidere se sia giusto consentire al Senato di poter coltivare la difesa di una delibera assunta nella scorsa legislatura.

Riteniamo, quindi, che non ci sia alcuna osservazione di merito circa la valutazione del comportamento assunto all'epoca dal senatore Boato e che, pertanto, la valutazione che può essere resa dalla Giunta ieri e dall'Assemblea oggi attenga soltanto alla possibilità di consentire di difendere la decisione legittimamente assunta dal Senato della Repubblica nella scorsa legislatura. Sulla base di questa considerazione, il voto che ieri abbiamo espresso è stato favorevole e oggi non può che essere tale in quest'Aula, affinché venga utilmente coltivata la difesa del Senato nel conflitto di attribuzione dinanzi alla Corte costituzionale sollevato dalla Corte d'appello di Milano.

È evidente che, sulla base di tali considerazioni, non posso che annunciare, a nome del Gruppo della Margherita, il voto favorevole alla costituzione in giudizio. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

ZANCAN (*Verdi-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANCAN (*Verdi-U*). Signor Presidente, intendo svolgere soltanto qualche breve considerazione. Mi sembra che la decisione che il Senato oggi deve assumere abbia un nesso di consequenzialità necessaria rispetto alla decisione già assunta dal Senato, che ha ritenuto l'insindacabilità delle dichiarazioni rese dall'allora senatore Boato.

Ritengo sarebbe sommamente contraddittorio che, una volta decisa nel merito l'insindacabilità, se la magistratura ordinaria solleva – mi piace sottolineare l'espressione – conflitto di attribuzione il Senato della Repubblica rimanga ad esso estraneo. Si tratterebbe proprio di una contraddizione in termini: se un organo dello Stato (la magistratura) ritiene di confliggere con una decisione di merito – assolutamente ineccepibile – assunta da questo ramo del Parlamento, il Senato non può rimanere estraneo a tale conflitto.

Mi sembra, pertanto, che la decisione della costituzione in giudizio sia non solo opportuna, ma altresì necessaria. Per tale motivo, annuncio il voto favorevole del Gruppo dei Verdi.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari relative alla costituzione in giudizio del Senato della Repubblica dinanzi alla Corte costituzionale per resistere nel conflitto di attribuzione sollevato dalla Corte d'appello di Milano.

Sono approvate.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

(2557) *Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose*

(22) CASTELLI. – *Disciplina relativa al trasporto di merci su strada effettuato nelle ore notturne*

(Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (Relazione orale)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22.

Ricordo che nella seduta antimeridiana del 15 luglio il relatore ha svolto la relazione orale ed è stata dichiarata aperta la discussione generale.

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

RIGHETTI (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento oggi al nostro esame contiene di per sé una serie di deleghe al Governo che se verranno concretamente attuate, come mi auguro

accada, saranno capaci di innovare in modo positivo il settore dell'autotrasporto.

Per quanto riguarda i servizi automobilistici interregionali di competenza statale, il provvedimento sancisce il passaggio dal sistema delle concessioni a quello delle autorizzazioni, eliminando in questo modo l'intervento diretto dello Stato nella scelta relativa all'istituzione del servizio, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libera concorrenza e di adeguare definitivamente la normativa nazionale all'ordinamento comunitario.

Per quanto concerne invece la liberalizzazione del sistema tariffario dei servizi di autotrasporto merci per conto terzi, considerato che il superamento delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'autotrasporto merci è ormai condiviso da quasi tutte le associazioni di categoria, questo provvedimento afferma il principio di corresponsabilità tra vettore e committente nei casi di violazione delle disposizioni sulla sicurezza e sulla circolazione.

Rispetto poi all'organizzazione e alle funzioni delle strutture e degli organismi operanti nel settore dell'autotrasporto merci, il disegno di legge prevede il riordino del comitato centrale e dei comitati provinciali dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi.

Tutte iniziative salutate lodevolmente dalle categorie professionali interessate, se non fosse per alcuni aspetti che, a mio avviso, sarebbe meglio approfondire ulteriormente.

Avendo riguardo al testo della proposta in questione, le uniche certezze che si riescono ad individuare per la riforma dell'autotrasporto riguardano principalmente l'attuazione della liberalizzazione tariffaria, mentre per quanto riguarda l'introduzione del principio della corresponsabilità vettore-committente, le responsabilità certe sembrano essere solo quelle poste a carico dell'autotrasportatore, essendo lasciate completamente nel vago quelle del committente e del proprietario delle merci.

Per essere precisi, l'articolo 2 della presente delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto stabilisce che i successivi decreti legislativi dovranno essere informati al principio della «responsabilità soggettiva del vettore ai sensi della normativa vigente e, ove accertata, del committente dei servizi di trasporto e del proprietario delle merci, che agiscono nell'esercizio di attività d'impresa o di pubbliche funzioni, per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare in materia di carico dei veicoli, tempi di guida e di riposo dei conducenti, velocità massima consentita».

Ma a questo punto dovremmo chiederci: come sarà effettivamente accertata la responsabilità del committente e del proprietario delle merci? Non sarebbe stato meglio prevedere, in un quadro generale di trasparenza normativa e di autodisciplina, come effettivamente sarà accertata la responsabilità di tutti gli attori della catena del trasporto, ciascuno per la propria parte?

Il problema emerge ancora più chiaramente qualora si consideri che il nuovo codice della strada, a seguito delle modifiche entrate in vigore l'e-

state scorsa, prevede attualmente sanzioni durissime per gli autotrasportatori.

Durante la discussione degli emendamenti che sono stati presentati in 8^a Commissione, è stato approvato un emendamento proposto dal senatore Mauro Fabris (emendamento inizialmente respinto dalla maggioranza poi opportunamente riformulato e approvato) che prevede l'introduzione di una normativa di coordinamento delle sanzioni previste dal codice della strada per la categoria professionale degli autotrasportatori.

Con quell'emendamento (che peraltro è stato ripresentato in Aula con un'ulteriore e doverosa specificazione), proprio per l'ampia delega concessa al Governo, si può giungere all'istituzione della patente professionale per gli autotrasportatori.

Ovviamente sarà responsabilità del Governo sfruttare gli strumenti offerti dalla legge delega, ma una cosa è certa e voglio ribadirla per l'ennesima volta in Aula: il fatto che sia applicata la patente a punti senza che esista una patente professionale per gli autotrasportatori rappresenta, in punto di fatto e di diritto, per gli autotrasportatori stessi una vera e propria ingiustizia. Questo perché se la patente a punti, da un lato, si pone come importante deterrente alla trasgressione delle norme del codice della strada, dall'altro può incidere profondamente sulla vita professionale e familiare degli autotrasportatori.

Infatti, se appare indubitabile che l'utente professionale della strada debba essere particolarmente rispettoso delle disposizioni di legge volte alla regolamentazione della circolazione, è parimenti certo che questa categoria di persone sia statisticamente più soggetta a commettere violazioni.

Se proviamo a soppesare le diverse conseguenze che a seguito di medesime violazioni si ripercuotono sugli autotrasportatori piuttosto che sugli altri utenti della circolazione, si noterà subito una discrepanza nell'effetto punitivo della legge: si consideri, ad esempio, ciò che il ritiro della patente di guida significa per un autotrasportatore (impossibilità di proseguire la propria attività con grave pregiudizio economico per l'azienda e per se stesso) rispetto a chi opera in altri settori produttivi che potrà continuare ad espletare il proprio lavoro, seppur con disagio, utilizzando mezzi di trasporto alternativi pubblici o privati.

In buona sostanza, sulla base delle recenti modifiche introdotte la scorsa estate al nuovo codice della strada, ad uguali violazioni conseguono uguali pene ma la loro applicazione spiega effetti punitivi che non sono differenti a seconda dell'attività lavorativa svolta dagli interessati.

Numerosi sono i riferimenti normativi che si possono citare al riguardo a sostegno di questo assunto. Riferimenti contenuti nella Costituzione (articoli 1, 3, 4, comma 1, e 27, comma 2), nel codice penale (articoli 132, comma 1, 133 e 133-*bis*, comma 1), nel codice della strada (articoli 126-*bis*, comma 1, 142, comma 11, e 195, comma 2) e infine l'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (depenalizzazione) secondo cui: «nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dalla legge tra un limite minimo ed un limite massimo nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative, si ha riguardo alla gravità

della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche».

L'esame comparato di queste norme, nella limitata ottica di questo mio intervento, mette in evidenza alcuni dei principi cardine del nostro ordinamento che non possono non essere considerati: quello dell'uguaglianza dei cittadini davanti alla legge; quello della funzione rieducativa della pena; quello del diritto-dovere al lavoro.

Affermare che tutti i cittadini sono uguali davanti alla legge significa che, a parità di violazione, deve essere inflitta una medesima pena: ma questo non accade in tutti i casi e molto spesso non può accadere. Infatti il nostro complesso ordinamento, nell'ottica di una dichiarata funzione rieducatrice e non punitiva della pena, ha emanato altre disposizioni che, senza porsi in contrasto con il menzionato precetto costituzionale, lo contemperano permettendo che, ad un medesimo fatto, conseguano pene diverse in virtù di particolari condizioni socio-economico-lavorative del reo.

Ne consegue che anche nell'applicazione delle norme del codice della strada che puniscono il trasgressore si dovrebbe prevedere una personalizzazione della pena a seconda della categoria dei soggetti interessati, rapportando la stessa alle condizioni economiche, sociali e lavorative dei soggetti che ne subiscono l'irrogazione e che, per effetto di essa, e per sua definizione, dovrebbero risentire del suo potere rieducativo.

Purtroppo, a quanto è dato di constatare, la riforma del codice della strada recentemente approvata prevede *a priori* la criminalizzazione della categoria degli autotrasportatori sancendo in alcuni casi, ad esempio, il raddoppio di alcune pene pecuniarie.

Con ciò non si vuol sostenere che gli autotrasportatori o comunque gli utenti cosiddetti professionali della strada non debbano sottostare alle norme del diritto vigente, ma si ritiene che debbano essere adottate delle misure correttive per graduare le sanzioni alle condizioni sociali, economiche e familiari degli esponenti di tale categoria interessata.

Risulterebbe quindi oltremodo equo e di giustizia prevedere per gli autotrasportatori, la creazione di due diverse e distinte patenti, di cui una esclusivamente professionale da tenersi distinta e separata da quella ordinaria, in modo tale da evitare che le infrazioni commesse nel tempo libero possano contribuire a determinare una diminuzione del punteggio che si rifletterebbe nell'attività lavorativa.

In altre parole, sarebbe opportuno dare dignità alla patente professionale (sia essa della categoria C, D od E) rendendola autonoma e distinta dalle comuni patenti (A e B) in modo tale che, nel caso si infrazioni commesse al di fuori dell'attività professionale, quest'ultima non ne sia penalizzata.

Si dovrebbe, cioè, invertire diametralmente la tendenza manifestata dal legislatore con le modifiche apportate la scorsa estate e istituire una patente professionale sulla quale sola scalare i punti per le infrazioni connesse allo svolgimento dell'attività lavorativa.

Il provvedimento di cui stiamo discutendo oggi offre questa possibilità e solo dal Parlamento e, soprattutto, dal Governo dipenderà realmente la possibilità di modificare le condizioni avverse nelle quali i professionisti autotrasportatori devono espletare la loro attività lavorativa nelle strade; condizioni peraltro rese disastrose da molteplici altri fattori quali l'inadeguatezza delle carreggiate, l'inadeguatezza degli spazi delle corsie di emergenza, l'inadeguatezza anche numerica delle zone di sosta; elementi che, da soli, rendono ancor più evidente l'ingiustificata disparità di trattamento di tali soggetti professionali rispetto a tutti gli altri comuni cittadini utenti delle strade.

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

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, il provvedimento al nostro esame ha un'enorme importanza perché la delega attribuita al Governo per il riassetto normativo del settore del trasporto di cose e persone ha un impatto, non solo sul sistema economico, ma anche sull'ambiente, assolutamente rilevante.

Voglio soffermarmi, in particolare, su quella parte del provvedimento che si riferisce al trasporto delle merci.

Il sistema dei trasporti vede una prevalenza dell'autotrasporto, tale da creare un vero e proprio squilibrio, dal momento che esso assorbe oltre l'80 per cento delle merci. Tutto questo ha un impatto enorme sull'ambiente, sulle emissioni in atmosfera e sulla congestione di strade ed autostrade, alimentando una domanda continua di infrastrutture. Esso induce di per sé, solo con la sua presenza, al di là delle responsabilità, forti problemi di sicurezza in ordine alla circolazione e alla delicata questione del rispetto dei turni di guida e di riposo; anche gli scarsi controlli che vengono effettuati configurano un quadro assolutamente preoccupante della situazione.

Quindi, dietro al provvedimento, che interviene soprattutto in materia di liberalizzazione di tariffe, vi è una strategia generale che non viene definita e che è oggetto della critica dei Verdi. Si avverte la necessità di un riequilibrio modale, almeno per tutta quella parte che è possibile sostenere in termini di incentivi all'intermodalità, con comportamenti virtuosi che vengano premiati da questo provvedimento.

La nostra critica è esattamente questa: in sostanza, il provvedimento in esame interviene su una delicata materia purtroppo senza politiche di orientamento rispetto alla strategia futura. In questo senso, il processo di liberalizzazione in atto nell'autotrasporto con il superamento del sistema a forcella, peraltro ampiamente disapplicato nella realtà, è giusto perché quelle regole non hanno garantito qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada. Quindi, da un lato, è giusto superare il sistema delle tariffe a forcella; dall'altro lato, però, non riteniamo che una liberalizzazione selvaggia del sistema tariffario produca di per sé, essendo priva di qualsiasi orientamento pubblico rispetto a comportamenti

sostenibili, virtuosi e sicuri, politiche positive per l'intera collettività, inclusi gli autotrasportatori.

Da questo punto di vista, l'attenzione alla tariffa è un fattore fondamentale di orientamento per la domanda. Nei nostri emendamenti proponiamo dei principi per regolare questo sistema. Se da un lato siamo favorevoli al superamento del sistema a forcella, dall'altro riteniamo che il sistema tariffario debba avere comunque indirizzi e fattori di adeguamento nell'interesse collettivo.

Voglio fare un esempio. Basti pensare al sistema delle tariffe autostradali, un sistema in concessione amministrato dal pubblico e che quindi viene orientato pubblicamente, che costituisce di per sé una forma attiva e concreta di sostegno all'autotrasporto. È semplice dimostrare che un TIR paga soltanto il doppio per chilometro rispetto ad un'automobile nonostante che l'usura, l'occupazione e quindi anche i costi per la concessionaria (essendo in generale concessioni pubbliche) siano maggiori rispetto a quelli di un veicolo normale. Con ciò vorrei dimostrare come in realtà nelle politiche pubbliche – ad esempio – nei sistemi tariffari autostradali, vi siano forme di sostegno all'autotrasporto con un sistema di tariffazione delle merci tenuto artificialmente basso per favorirne l'efficienza e lo sviluppo.

Se questo ha avuto i suoi effetti in passato, continuare su quella strada appare assolutamente impensabile. In questo senso non è ammissibile che, da un lato, vi siano politiche tariffarie completamente liberalizzate e poi, dall'altro, tentativi pubblici di rincorrere con piccoli o anche grandi incentivi a carico della collettività il riequilibrio modale. Mi riferisco al *bonus* per i TIR che accettano di stare – ad esempio – nel trasporto marittimo, di cui si è parlato anche nella manovra finanziaria che nelle prossime ore sarà al nostro esame o nell'articolo 38 della legge n. 166 del 2002 di sostegno all'intermodalità.

Non trovo logico che, da un lato, si liberalizzi completamente il sistema tariffario e, dall'altro, si mettano in piedi successivi ed anche piuttosto inefficaci sistemi di sussidio pubblico in ordine alle tariffe dell'intermodalità nel settore dell'autotrasporto e nel cabotaggio, per rincorrere un meccanismo che è, invece, di profonda distorsione del sistema.

Noi abbiamo bisogno di un'unica logica tariffaria che includa le autostrade, i servizi, la detassazione del cabotaggio e gli aiuti all'intermodalità, che si possono ottenere con regole entro le quali deve stare la riforma dell'autotrasporto.

Riteniamo, quindi, che occorra coerenza e responsabilità pubblica e che la concorrenza assolutamente vigente, e peraltro auspicabile, anche nel campo dell'autotrasporto debba inserirsi in un quadro di regole che hanno a che fare con politiche di orientamento pubblico tese all'equilibrio modale e all'intermodalità, proprio per non rincorrere successivamente, in modo inefficace, un sistema che viene continuamente agevolato per restare – possiamo usare questa metafora – sulla stessa strada.

In tal senso, abbiamo presentato emendamenti che tendono ad introdurre un quadro di regole entro cui si devono esercitare le tariffe, in cui

vengano premiati la sicurezza e il rispetto dei turni di guida e di riposo ed in cui vi siano criteri di efficienza e di sostenibilità.

Chiediamo tariffe coerenti con le indicazioni del Piano generale dei trasporti e della logistica, allegato come documento tecnico al decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001. So che questo è il Piano generale dei trasporti e della logistica del ministro Bersani del Governo dell'Ulivo, quindi posso comprendere le obiezioni dell'attuale Esecutivo, ma credo che la cosa migliore sarebbe che esso si dotasse di un nuovo piano dei trasporti e della logistica se non condivide quello del Governo precedente. La cosa peggiore, a mio avviso, è l'assenza totale di una strategia e di una politica dei trasporti entro cui collocare non solo la politica delle infrastrutture, ma anche quella di liberalizzazione e riassetto dell'autotrasporto.

Abbiamo proposto un sistema tariffario basato su un calcolo misto tra sistema orario e tonnellata/chilometro, proprio perché crediamo che debba essere riconosciuta la durata temporale effettiva del viaggio dell'autotrasportatore e che venga quindi riconosciuto indirettamente anche il costo a livello psicofisico che questi paga per stare tutti i giorni sulla strada.

Voglio ricordare che un'altra parte del provvedimento ripropone, a nostro avviso troppo debolmente, il tema della responsabilità condivisa e accertata tra committente e vettore. Nella situazione attuale, che il provvedimento non corregge a sufficienza, vi sono responsabilità scaricate sull'autotrasportatore il quale sottoscrive contratti, spesso anche orali, già sapendo che non rispetterà i turni di guida e di riposo perché gli vengono chiesti tempi di consegna delle merci talmente rapidi che, rispettando i limiti di velocità e i turni di guida e di riposo, non sarebbe in grado di garantire.

Si tratta quindi di un sistema imprenditoriale di distribuzione delle merci e di rifornimento dei magazzini che viene sostanzialmente scaricato sull'autotrasportatore che deve fare i salti mortali e anche di più per rispettare i tempi di consegna.

Crediamo, pertanto, che i correttivi che vorremmo introdurre al sistema tariffario andrebbero nella direzione di condividere meglio le responsabilità tra vettore e committente.

Ancora, chiediamo un sistema tariffario specifico per le merci pericolose tale che la tariffa cresca in modo esponenziale rispetto alle distanze percorse. Una legge tedesca vigente incentiva il trasporto merci pericolose su ferrovia fino ad arrivare ad un divieto per percorsi superiori ai 200 chilometri per i quali la merce pericolosa deve essere obbligatoriamente trasferita su ferrovia.

Un altro modo per ottenere un risultato simile, quello cioè di scoraggiare il sistema di trasporto merci su strada, almeno per quanto riguarda le merci pericolose, è introdurre un sistema tariffario che scoraggi la percorrenza delle merci su strada per lunghe distanze.

E vengo al tema del disincentivo del viaggio di ritorno a vuoto. Forse molti colleghi e colleghe non sanno che è stato stimato che circa il 40 per cento dei TIR in circolazione sulle nostre strade viaggia a vuoto. Infatti,

non avendo predisposto l'Agenzia nazionale per la logistica, come previsto dal Piano generale dei trasporti, ogni piccolo autotrasportatore agisce in proprio, scoordinato dalle altre realtà produttive, e quindi si autosfrutta in modo inefficiente, perché fa viaggi di andata a pieno carico e viaggi di ritorno quasi sempre senza merci. Questo problema di inefficienza del sistema comporta emissioni inquinanti aggiuntive, congestione delle nostre strade ed alimenta una domanda per infrastrutture che vengono utilizzate per TIR che viaggiano spesso a vuoto.

Il sistema tariffario dovrebbe avere una particolare attenzione alla distribuzione delle merci in ambito urbano, perché, in base a studi effettuati, nelle nostre città circa il 25 per cento del traffico complessivo è rappresentato da traffico di merci e non di passeggeri, al quale solo occasionalmente si dedica attenzione in ordine a processi di riorganizzazione, a centri multifunzionali di distribuzione, all'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale, alla promozione del conto terzi, invece del conto proprio, che non ha il problema della sosta.

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

Chiediamo che le politiche tariffarie siano coerenti con gli aiuti al trasporto combinato che abbiamo messo a punto nell'articolo 38 della legge n. 166 del 2002, perché forse otterremmo risultati maggiori intervenendo sul complesso tariffario dell'autotrasporto piuttosto che con aiuti pubblici *a posteriori* per evitare che si accresca ulteriormente la distorsione modale che è ancora molto forte nel nostro Paese.

Chiediamo altresì un sistema di controllo più efficace sulla strada. Mi riferisco all'utilizzo di sistemi satellitari per verificare la velocità e il rispetto dei turni di guida e di riposo. Tutto dovrà certamente avvenire in un quadro di regole per il quale dovrà essere coinvolto anche il Garante della *privacy*, perché ci rendiamo conto della delicatezza di adottare tecnologie così invasive. Tuttavia, così come abbiamo inserito sistemi telematici di controllo del trasporto dei passeggeri nelle nostre realtà urbane, riteniamo che altrettanto possa essere fatto nel campo dell'autotrasporto stradale, sia per verificare il rispetto delle regole sia per stabilire un'equità rispetto al comportamento degli operatori.

Le osservazioni che formuliamo sono di grande significato strategico. Ci rendiamo perfettamente conto di chiedere qualcosa di molto diverso da ciò che è stato proposto dal Governo. Voglio riconoscere che in Commissione si è svolto un dibattito autentico e acceso sul merito di questo provvedimento e che sono stati accolti alcuni emendamenti da noi presentati, in particolare quello che chiarisce che entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore di questa legge, il sistema attuale deve essere completa-

mente superato e devono essere risolte tutte le controversie, eliminando la norma contenuta nella legge n. 334 del 2001 che aveva considerato come validi anche i contratti orali, ingenerando ulteriore contenzioso rispetto a quello già esistente.

Perciò, pur prendendo atto della discussione e delle valutazioni di merito che hanno portato a qualche modifica migliorativa in Commissione, ritengo che correttivi di grande portata dovrebbero essere ancora apportati al provvedimento. Anche se è necessario superare il sistema a forcella e l'attuale sistema tariffario, non si deve però arrivare ad una liberalizzazione selvaggia delle tariffe nel settore dell'autotrasporto. Questo è infatti un settore che ha un peso rilevantissimo e che ha bisogno di forti e coerenti orientamenti pubblici, non successivi, non *a posteriori*. Non vi devono essere sussidi perversi, tali cioè da rendere necessaria una loro correzione tramite un successivo ricorso alle scarse risorse pubbliche, come avviene nel sistema attuale che noi contestiamo.

La revisione delle tariffe dell'autotrasporto è un'occasione formidabile per introdurre efficienza e innovazione nel sistema. In questo senso abbiamo presentato emendamenti e ci auguriamo che in quest'Aula vi sia ancora lo spazio per una riflessione comune su alcune modifiche da noi proposte. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U e del senatore Scalera*).

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

VERALDI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame, pur se ispirato dal condivisibile intento di procedere a una riorganizzazione del settore dell'autotrasporto di persone e merci, appare caratterizzato da numerosi limiti sia di natura metodologica, che di tipo sostanziale.

Per quanto riguarda il metodo, il Governo dimostra ancora una volta la sua scarsa considerazione verso le Assemblee rappresentative, laddove affida ad una disciplina di delega amplissima e sostanzialmente priva di adeguati principi e criteri direttivi, un tema che investe un settore dalle rilevanti implicazioni economiche e sociali. L'articolo 1, infatti, contiene la norma di delega, che dovrà concretizzarsi in uno o più decreti nel termine di sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della stessa legge.

La delega ha per oggetto il riassetto normativo dei seguenti ambiti: servizi automobilistici interregionali di competenza statale; attività di autotrasporto e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi; organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

Sebbene il testo sia stato estesamente modificato nel corso dell'esame in Commissione attraverso l'approvazione di diversi emendamenti presentati dai Gruppi di opposizione (e di questo devo dare atto alla disponibilità e alla sensibilità politica del relatore, senatore Cicolani), permangono nu-

merosi elementi di criticità che non consentono di mutare il nostro giudizio complessivamente negativo.

In primo luogo, come ricordato, il provvedimento si caratterizza per la pluralità e la genericità degli oggetti di delega e per il conseguente e forte impatto dell'intervento sull'intero settore dell'autotrasporto di merci e di persone. L'attuale impianto della delega consente, dunque, al Governo di intervenire a proprio piacimento in settori estremamente delicati, in relazione ai quali era doverosa una più precisa individuazione delle linee direttrici lungo le quali si snoderà il riassetto normativo.

La volontà del Governo di procedere ad una riforma dei settori interessati senza alcun tipo di coinvolgimento del Parlamento e senza che sul tema, dunque, si proceda ad una riflessione più approfondita è confermata dalla possibilità attribuita al Governo di emanare comunque i decreti legislativi anche nel caso in cui le Camere non abbiano espresso il proprio parere nel termine assai ridotto di trenta giorni. Fatto ancor più grave è che il Governo viene autorizzato ad adottare decreti legislativi integrativi e correttivi dei decreti legislativi di riforma entro due anni dalla data di entrata in vigore della legge di delega.

Entrando nel merito del disegno di legge, il punto centrale dell'intervento in merito ai servizi automobilistici interregionali di competenza statale è il passaggio dal regime concessorio a quello autorizzativo per l'espletamento del servizio di trasporto di persone.

Sebbene possano essere condivisibili le finalità di fondo che ispirano tali modifiche, quali l'eliminazione di eventuali rendite e diritti di esclusività connessi con il regime concessorio, il provvedimento non sembra prendere in considerazione il problema, pure fondamentale, della tutela dell'universalità del servizio di autotrasporto interregionale di persone.

Vi sono, infatti, numerose aree della Penisola – si pensi, ad esempio, a talune zone dell'entroterra meridionale – che a causa della loro collocazione geografica sono garantite nei collegamenti con il resto del Paese proprio attraverso le autolinee interregionali, piuttosto che attraverso altri mezzi di trasporto. Al riguardo, il disegno di legge in esame non specifica quali saranno le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni, né quali criteri verranno presi in considerazione per riconoscere l'esercizio dell'attività di trasporto di persone e per garantire agli utenti la qualità, la sicurezza e l'efficienza del servizio.

Con riferimento al settore dell'autotrasporto di merci, il provvedimento in esame contiene alcune disposizioni che effettivamente potrebbero essere ritenute necessarie al fine di adeguare il settore agli *standard* europei, nonché alla stessa normativa comunitaria in materia della tutela della concorrenza. Mi riferisco, in particolare, all'eliminazione del sistema delle tariffe cosiddette a forcella. La tariffa a forcella può, infatti, essere considerata una misura avente effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione di servizi e, in quanto tale, potrebbe sollevare problemi di compatibilità con la disciplina comunitaria. Per tale ragione è opportuno un suo rapido superamento.

Tuttavia, occorre sottolineare che il processo di liberalizzazione del settore dell'autotrasporto non inizia oggi, con il provvedimento legislativo in esame. Vorrei al riguardo ricordare la disciplina sancita dalla legge n. 454 del 1997 che, nel disporre interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, conteneva già all'epoca la proposta del superamento del sistema delle tariffe obbligatorie cosiddette a forcella. Tale legge, e i successivi decreti delegati, hanno contribuito non poco al processo di liberalizzazione dell'attività di autotrasporto, procedendo, ad esempio, alla sostituzione delle autorizzazioni a ciascun veicolo con l'autorizzazione alle imprese.

Il contributo dei Gruppi di opposizione nel corso dei lavori in Commissione ha portato all'inserimento nel testo di alcune disposizioni senz'altro migliorative del disegno di legge, quali: la previsione della responsabilità del caricatore delle merci, accanto alla responsabilità soggettiva del committente dei servizi di trasporto e del proprietario delle merci in caso di violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione; e ancora, l'individuazione di un sistema di certificazione di qualità da applicare al trasporto su strada di merci pericolose, derrate deperibili, rifiuti industriali e prodotti farmaceutici. Resta, tuttavia, la genericità complessiva del provvedimento, che non consente di collegare coerentemente, in un quadro organico, le singole disposizioni di delega.

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

Non vi è dubbio, infatti, che ai sensi del nuovo Titolo V della Carta costituzionale la materia dei trasporti delle merci su gomma, a parte gli aspetti inerenti alla tutela della concorrenza, come tali rientranti nella esclusiva competenza statale, debba trovare uno spazio anche nell'ambito delle competenze legislative concorrenti delle Regioni.

Infine, quanto ai profili comunitari che emergono in relazione al tema del trasporto di persone e di merci, sarebbe auspicabile che il Governo, nella sua ansia riformatrice tenesse in maggiore considerazione la disciplina comunitaria in materia di tutela dei lavoratori che effettuano operazioni di autotrasporto e quella in materia di riconoscimento delle qualifiche professionali dei trasportatori.

In conclusione, per le ragioni sopra esposte, il Gruppo della Margherita non ritiene il provvedimento in esame né compatibile con l'orientamento normativo nazionale e comunitario in materia di autotrasporto, né tantomeno idoneo a recepire e interpretare correttamente le istanze di mo-

dernizzazione che pure vengono da questo delicato e rilevante settore dell'economia nazionale. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U e del senatore Mascioni*).

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

PEDRAZZINI (*LP*). Signor Presidente, colleghi, il provvedimento in esame, che riguarda il settore dell'autotrasporto di passeggeri e di merci in conto proprio e in conto terzi, è di grande rilevanza anche perché coinvolge migliaia di utenti e, per i temi inerenti alla sicurezza della circolazione stradale, tutti i cittadini.

Il riassetto legislativo mira alla semplificazione dei provvedimenti amministrativi correlati con tale sistema, all'ammodernamento di tutto il settore, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale (superando quindi l'attuale sistema delle tariffe a forcilla) e al riordino della materia in un'ottica di coerenza con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento si compone di tre articoli. All'articolo 1 si definiscono l'oggetto della delega, e i tempi e le modalità della sua attuazione; all'articolo 2 si prevedono i principi specifici a cui la delega deve attenersi; all'articolo 3 si stabilisce che dalla sua attuazione non deriveranno oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 1 della delega contiene una serie di punti qualificanti. Si adegua la normativa nazionale all'ordinamento comunitario, sancendo il passaggio dal sistema concessorio a quello autorizzativo, e si elimina l'intervento diretto dello Stato nella scelta relativa all'istituzione del servizio di autotrasporto, introducendo principi di libera concorrenza, attraverso la valorizzazione dell'iniziativa imprenditoriale, in maniera da soddisfare nel modo migliore la domanda di mobilità dei cittadini.

È prevista, in secondo luogo, la liberalizzazione dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e il contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi.

Per ciò che riguarda l'esercizio dell'attività di autotrasporto da parte delle imprese presenti sul mercato si è avviato già da alcuni anni il processo di liberalizzazione, con il superamento del regime autorizzativo, in una prima fase, sostituendo l'autorizzazione su ciascun veicolo con l'autorizzazione all'impresa, con la possibilità di raddoppiare la massa autorizzata e, dallo scorso anno, eliminando, sia pure non per tutte le tipologie dei veicoli, ogni contingentamento per le imprese che intendono aumentare il proprio parco veicolare.

Per quanto concerne, invece, la remunerazione del servizio di trasporto, vige tuttora la forma delle tariffe obbligatorie a forcilla, con la sola deroga degli accordi collettivi per determinate categorie merceologiche. Si tratta di tariffe in cui i valori minimi e massimi sono fissati normativamente e sono soggetti ad aggiornamenti periodici in relazione all'andamento dell'inflazione. Il superamento delle tariffe obbligatorie,

che è condiviso ormai da tutte le associazioni di categoria, risulta indispensabile per allinearci alla realtà degli altri Paesi europei.

Si evidenzia, inoltre, la necessità di introdurre misure volte alla sicurezza, prevedendo criteri di qualità per specifiche categorie merceologiche nella nuova disciplina che il Governo è autorizzato ad emanare.

Un ulteriore punto della delega concerne l'organizzazione e le funzioni delle strutture e degli organismi pubblici che operano nel settore dell'autotrasporto di merci. Il riordino di queste strutture risulta necessario a seguito del passaggio alle Province di una serie di funzioni connesse soprattutto alla tenuta degli albi provinciali degli autotrasportatori.

In base alle ultime intese raggiunte tra Governo e associazioni di categoria dell'autotrasporto, è stata di recente istituita la Consulta generale per l'autotrasporto con compiti di studio, proposta e supporto degli organi decisionali in ordine alle problematiche interne e internazionali attinenti al settore dell'autotrasporto di merci. È necessario procedere, nel settore, al riordino e alla razionalizzazione dei vari organismi, facendo chiarezza e distinguendo i centri preposti alla definizione degli indirizzi e delle strategie da quelli incaricati della gestione operativa.

L'articolo 2 del provvedimento, invece, fissa i principi e i criteri direttivi comuni per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 1. Tali principi e criteri si propongono l'obiettivo primario di liberalizzare il settore sia delle merci, sia del trasporto delle persone, laddove liberalizzare vuol dire ridurre anche i poteri della pubblica amministrazione ed estendere la concorrenza tra le imprese interessate; il punto essenziale, però, è che ciò deve avvenire senza ridurre la sicurezza della circolazione stradale e la sicurezza sociale ed, in particolare, nel rispetto delle norme riguardanti la tutela del lavoro.

Descrivendo i criteri della delega, sono da sottolineare: l'eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività, attraverso il graduale passaggio dal regime concessorio a quello autorizzativo; l'introduzione di *standard* di sicurezza e qualità dei servizi; il riordino dei servizi esistenti, nel rispetto delle competenze regionali in materia di trasporto pubblico locale; la riformulazione di alcuni aspetti dell'apparato sanzionatorio; il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella e, di conseguenza, la nuova contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto delle merci; la corresponsabilità del vettore e, ove accettata, del committente e degli altri attori della catena del sistema dell'autotrasporto anche per quanto riguarda la violazione delle disposizioni sulla sicurezza stradale, in particolare in materia di carico dei veicoli, di tempi di guida e di riposo dei conducenti e di velocità massima consentita; la previsione della forma scritta per i contratti di trasporto e, in particolare, della nullità degli effetti derivanti da clausole contrattuali dirette a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni che la delega prevede a carico del committente; l'istituzione di un sistema di certificazione di qualità da applicare a particolari tipologie di trasporti su strada, come quello, ad esempio, delle merci pericolose, delle derrate deperibili, dei rifiuti industriali e dei prodotti farmaceutici.

Per concludere, è di grande rilevanza il riordino e la razionalizzazione delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto. Ritengo che questa sia una buona delega, che potrà dare ottime risposte ad un settore strategico per la collettività.

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

MENARDI (*AN*). Signor Presidente, il provvedimento in oggetto si riferisce alla delega richiesta dal Governo per il riassetto normativo in materia di autotrasporto di persone e cose. In particolare, il disegno di legge si riferisce ai servizi automobilistici di competenza statale, alla liberalizzazione dell'esercizio dell'autotrasporto e alla riorganizzazione degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto.

I decreti legislativi saranno indirizzati al superamento del regime concessorio transitando al regime autorizzativo, all'introduzione degli *standard* di sicurezza, all'eliminazione del sistema tariffario obbligatorio a forcilla per l'autotrasporto merci, all'attribuzione della responsabilità soggettiva del vettore e del committente dei servizi di trasporto e del proprietario delle merci. Inoltre, è prevista la riforma del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, come introdotto dall'8ª Commissione permanente con l'attribuzione anche di compiti di gestione normativa.

Il provvedimento è straordinariamente importante perché la modalità di trasporto su gomma continua ad essere nel nostro Paese preponderante nel sistema di trasporto di merci e di persone.

Il Governo ha attivato, per la verità, una seria politica di potenziamento delle infrastrutture di trasporto utilizzando tutte le modalità, quindi anche la modalità su ferro (le ferrovie) e le cosiddette autostrade del mare e in Commissione stiamo discutendo la riorganizzazione del sistema portuale.

Tuttavia è evidente che, anche per la congiuntura che stiamo attraversando, troppo poco si continua ad investire per la infrastrutturazione del Paese. E i 12 miliardi di euro previsti nel piano decennale dal Governo sono insufficienti perché rappresentano soltanto l'1 per cento del PIL ed è inimmaginabile riuscire ad infrastrutturare il Paese con somme così modeste, peraltro in una situazione che ci portiamo dietro in modo pesante negli anni, che non è di oggi, ma è ormai datata, di mancanza di infrastrutture, di scelte che hanno penalizzato alcune modalità per privilegiarne altre, di dismissione completa di tecnologie che avrebbero potuto favorire determinate modalità di trasporto. Questo perché la politica industriale del nostro Paese è stata cieca rispetto alle opportunità che venivano dal mercato.

È anche inimmaginabile far riferimento alle soluzioni adottate in altri Paesi estrapolandone soltanto certe parti. Voglio infatti dire a chi è intervenuto precedentemente che è vero che alcuni Paesi dell'Europa (è stata citata la Germania) sono avanti rispetto a noi nell'utilizzo delle diverse modalità di trasporto oggi esistenti, ma è altrettanto vero che quei Paesi

hanno un sistema di infrastrutture molto sviluppato ed un sistema complessivo, anche dal punto di vista dell'approvvigionamento energetico, che noi non siamo riusciti assolutamente in questi anni a costruire.

È per questo che non si può immaginare di regolare il settore del trasporto su gomma agendo esclusivamente sulle tariffe, perché non è immaginabile pesare ulteriormente sui costi del trasporto, a danno del consumatore. Io non credo che possano essere confrontate le tariffe autostradali dei mezzi pesanti e delle autovetture, semmai bisognerebbe riuscire ad avere anche qui infrastrutture di trasporto dedicate, in modo da eliminare le storature che oggi abbiamo nel nostro sistema di traffico.

In Commissione c'è stato un lungo e approfondito dibattito nel quale si sono recepite le osservazioni che venivano dalle varie parti, non solo quelle delle opposizioni ma anche quelle delle organizzazioni di categoria. In particolare, credo sia importante – è stata già richiamata – l'osservazione fatta da una categoria professionale, ovvero di accettare la decadenza entro quattro mesi delle azioni da esercitare in materia di tariffe obbligatorie.

Per tutte queste ragioni noi ci apprestiamo, al termine di questa discussione, a valutare gli emendamenti che sono stati proposti all'Aula, dicendo fin d'ora però che è volontà della maggioranza arrivare, nel più breve tempo possibile, ad attribuire al Governo la possibilità di esercitare la delega in modo che ci sia una vera modernizzazione del Paese. Pertanto, credo che difficilmente potranno essere accolti dalla maggioranza qui in Aula ulteriori emendamenti che modifichino un testo già largamente emendato in sede di Commissione. (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Brutti Paolo. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, come hanno già detto alcuni colleghi che mi hanno preceduto, in questa parte finale dell'attività del Senato è in discussione un insieme di norme che provano a regolare il settore dell'autotrasporto, di importanza, a mio giudizio, assai rilevante: il sistema dell'autotrasporto è il modo di trasporto delle merci e delle persone di gran lunga prevalente in Italia. Non è un fatto positivo perché la percentuale di merci e di passeggeri trasportati su strada e su gomma è in Italia straordinariamente più alta rispetto ai principali competitori europei. È dunque indubabilmente necessario un forte riequilibrio modale.

Sono convinto, però, che ad esso si deve giungere operando su entrambi i lati del problema: regolando, cioè, meglio il sistema dell'autotrasporto e disincentivando quei comportamenti nell'autotrasporto che ricercano e talvolta ottengono la competitività attraverso l'autosfruttamento e la violazione degli accordi tariffari, attraverso la messa in discussione delle stesse norme di sicurezza piuttosto che attraverso la riqualificazione professionale e la riorganizzazione produttiva delle aziende. Il secondo passo da compiere è muoversi verso gli altri settori di trasporto, principal-

mente su ferro, per renderli più efficienti e più capaci di affrontare la domanda e la competizione.

Il sistema dell'autotrasporto, peraltro, è aggredito da più lati da problemi strutturali formidabili; penso, tra gli altri, all'apertura del mercato internazionale e alla concorrenza dei grandi vettori europei. In Europa operano aziende che hanno flotte di centinaia – anzi, talvolta migliaia – di automezzi che operano con elevatissime tecnologie, con operatori altamente professionalizzati, capaci di attraversare tutte le frontiere ed arrivare da un capo all'altro del Continente con estrema puntualità, così come vi operano, invece, aziende totalmente destrutturate che provengono dai Paesi di nuova associazione all'Unione Europea, che praticano un sistema di autotrasporto che sfiora l'illegalità.

Chiuso all'interno di questi enormi problemi, il nostro sistema di autotrasporto ha incontrato anche una difficilissima situazione congiunturale; come sapete, l'autotrasporto funziona con un coefficiente di moltiplicazione o di demoltiplicazione rispetto all'attività economica sottostante, quasi talvolta di un fattore 2: quando cioè il sistema economico cresce, l'autotrasporto cresce quasi del doppio e quando il sistema economico frena, l'autotrasporto frena quasi del doppio. Quindi, l'autotrasporto ha affrontato, nell'andamento della congiuntura attuale, una situazione di grandissima difficoltà. È dunque necessaria una normativa che affronti questi problemi.

La normativa che ci propone il Governo lo fa in modo parziale. In tal senso manifesto da subito un'insoddisfazione profonda. In una logica di riduzione del danno, però, poco è meglio di niente. Quindi, l'atteggiamento che ho tentato di tenere nel corso del dibattito è stato quello di comprendere quanto di più si poteva inserire nella definizione della normativa.

Siamo di fronte ad una legge delega ed hanno ragione coloro che hanno osservato che su molti aspetti è assai generale, vasta e poco stringente.

Pur tuttavia, debbo dire che, tra quelli espressi, i principi e i criteri direttivi generali della delega (cioè l'adeguamento delle norme italiane alle disposizioni comunitarie, la salvaguardia e l'ampliamento della concorrenza tra le imprese, la crescita della tutela della sicurezza nell'autotrasporto) sono, sia pure in modo parziale, condivisibili. Al contrario, non ritengo soddisfacenti i principi e i criteri specifici elencati in vari commi della delega, che possono quindi essere ulteriormente migliorati anche rispetto al lavoro compiuto in Commissione.

Debbo riconoscere ai colleghi dell'opposizione che un certo lavoro di miglioramento in Commissione è stato compiuto sul testo inizialmente proposto. Il testo, così come oggi ci viene presentato, sia pure con i limiti quantitativi e qualitativi che contiene, ha ricevuto – almeno questa è l'impressione che ho avuto dopo aver partecipato alle varie audizioni – un consenso dalle associazioni professionali. Penso che a quel lavoro proficuo svolto in Commissione si possa dare seguito nel corso della discussione in Aula.

Tra gli elementi importanti che la discussione in Commissione ha fatto recepire ne segnalo uno che rappresenta una novità. Mi riferisco all'introduzione della cosiddetta responsabilità concorrente tra vettori, ossia tra il trasportatore committente, il caricatore e il proprietario delle merci, che possono essere sia soggetti privati che pubblici (trovo questa una specificazione importante cui siamo giunti nell'elaborazione in Commissione), in relazione alle violazioni delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione per il carico dei veicoli, circa i tempi di guida e di riposo e la massima velocità consentita.

Come ben sapete, spesso gli autotrasportatori sono operatori di piccole dimensioni monoveicolari, non hanno essenzialmente alcun potere contrattuale rispetto alla committenza e, quindi, sono talvolta vittime delle pressioni della committenza per superare i limiti di carico, ridurre i tempi di riposo e aumentare la velocità massima di guida. Naturalmente, l'introduzione di questa responsabilità concorrente tende a colpire il fenomeno. Altri elementi, poi, caratterizzano maggiormente questo tentativo di coinvolgimento e sono riportati in alcuni emendamenti al testo.

Inoltre, segnalo come risultato positivo ottenuto in Commissione l'individuazione di un sistema di autocertificazione di qualità per i trasporti su strada di merci pericolose, per il trasporto di derrate deteriorabili, di rifiuti industriali, di prodotti chimici e farmaceutici. Forse si sarebbe potuto fare di più per individuare norme che si riferiscano ai trasporti di materiali infiammabili, assoggettati a diversa normativa. Penso, però, che al riguardo si possano apportare ulteriori correzioni prendendo spunto, tra l'altro, da recenti gravi incidenti stradali. Segnalo l'ultimo, avvenuto sulla tangenziale sud di Roma, nel quale i carichi non ammessi in circolazione sono stati una concausa delle sue gravissime conseguenze.

Segnalo ancora gli strumenti con i quali si va nella direzione del superamento delle tariffe dell'attuale sistema a forcilla. In particolare, mi pare degno di menzione il fatto che sia stata introdotta, nel corso della discussione in Commissione, la possibilità di stipulare accordi di diritto privato tra organizzazioni associative di vettori e utenti dei servizi di trasporto, sviluppando in questo senso l'autonomia di iniziativa negoziale.

Si tratta di un elemento di qualità molto importante. Al riguardo si era manifestata dapprima una chiusura incomprensibile, ritenendo che lo sviluppo di accordi di diritto privato tra organizzazioni di associati di vettori, trasportatori e utenti di servizi, in luogo del sistema delle tariffe a forcilla, potesse configurare condizioni di cartello, in quanto tali colpite dalla Comunità Europea. Non è così: la libera discussione di questi accordi sembra possa essere garantita e lo segnalo come un fatto positivo.

Segnalo altresì come fatto positivo l'introduzione di strumenti che consentano, come prevede la delega, il pieno e completo controllo della regolarità della circolazione. Vorrei che nella delega fosse specificato meglio che si tratta della possibilità di mettere in campo strumentazioni inattuabili da parte dei vettori, che consentano di registrare e quindi controllare anche *a posteriori* la regolarità della circolazione. Oggi questi strumenti esistono, ma non sono al di fuori e al di sopra di possibilità di ma-

nomissioni gravi; se a questa situazione non viene posto rimedio, ci potremmo trovare in difficoltà.

Nella delega c'è una parte concernente il controllo della regolarità amministrativa, che secondo me lascia intendere o potrebbe dar luogo a fraintendimenti nell'interpretazione della norma stessa, che penso possa essere quindi positivamente modificata.

Naturalmente, una delega è sempre tale e una delega come questa, che ho definito molto ampia, con margini assai discrezionali, lascia ampi spazi da verificare nella predisposizione dei decreti legislativi.

Il giudizio definitivo, quindi, deve essere rinviato a quell'opportunità e a quella lettura. Solo la redazione dei decreti legislativi dirà quale sarà il vero impatto di questa disciplina sul sistema dell'autotrasporto.

Spero che nell'imminente discussione degli emendamenti sapremo rendere i principi della delega più stringenti e necessitati, in maniera che già da oggi si possa intravedere una redazione in tempi rapidi di decreti legislativi che corrispondano effettivamente agli impegni presentati nella delega.

Penso sia giusto, a questo punto della discussione, dire che l'atteggiamento che il nostro Gruppo assumerà nella fase conclusiva del voto dipenderà molto dalla discussione degli emendamenti, alla quale rinvio ogni ulteriore valutazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Chirilli, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche l'ordine del giorno G100.

Il senatore Chirilli ha facoltà di parlare.

CHIRILLI (*FI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il disegno di legge di riordino normativo del settore dell'autotrasporto merci e passeggeri rappresenta per la sua carica innovatrice una tappa fondamentale del processo di rinnovamento del settore chiamato a modificare il suo modello organizzativo e gestionale e il suo posizionamento sui mercati internazionali.

Le difficoltà dell'impresa autotrasportistica nazionale discendono, come è noto, dalla concorrenza delle aziende d'oltralpe, più aggressive sul mercato comunitario grazie alle politiche di liberalizzazione, in atto in quei Paesi, riguardante sia le dimensioni aziendali sia le tariffe applicate. Da noi solo di recente è iniziato un lento processo di modernizzazione, che ripudia l'assetto corporativo e protezionistico delle aziende con il superamento del regime autorizzativo su ciascun veicolo e l'eliminazione del contingentamento per le imprese che intendano aumentare il proprio parco veicolare.

Liberalizzazione dell'esercizio dell'attività di autotrasporto, libera contrattazione dei prezzi, con il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella, corresponsabilità del committente, accanto a quella del vettore, per le violazioni sulla sicurezza stradale: sono, questi, tutti aspetti diversi di un progetto che l'impresa italiana intende realizzare per divenire, a pieno titolo, *competitor* sul mercato europeo.

Quindi, al ministro Lunardi e al sottosegretario Uggé va la nostra stima e la nostra riconoscenza per aver voluto e saputo introdurre nel dibattito politico questo importante provvedimento. A loro chiedo, anche con la presentazione di un ordine del giorno e di alcuni emendamenti, un ulteriore approfondimento e miglioramento del testo. Mi riferisco all'opportunità, emersa nel corso del dibattito in 14ª Commissione, che vengano richiamati nel testo gli atti comunitari cui i decreti legislativi dovranno adeguarsi. Non è un fatto soltanto tecnico, ma di contenuti. In ogni caso, non intendiamo chiedere che siano elencati tutti i dati.

L'8ª Commissione ha stralciato il disegno di legge sulla disciplina dell'autotrasporto nelle ore notturne, che segnaliamo all'attenzione del Governo. Ci appare condivisibile la sua incentivazione, recuperando nell'organizzazione dell'orario e del riposo giornaliero la direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002. L'incentivazione dell'orario notturno e della sicurezza stradale e sociale in genere deve essere infatti un obiettivo di primaria importanza, che deve supplire alla riduzione, che la invocata liberalizzazione determina, dei poteri della pubblica amministrazione.

Al forte impatto innovatore che il provvedimento determina sulle aziende, si unisce l'impegno con cui il Governo ha inteso corrispondere all'attesa degli autotrasportatori di veder realizzato il riordino della disciplina relativa all'accesso al loro albo professionale. Tale disciplina, che sarà attuata con il regolamento di prossima emanazione, previsto dal decreto legislativo n. 395 del 2000, recupera l'esigenza della categoria di ottenere il riconoscimento delle qualifiche professionali di trasportatori, con il libero accesso all'attività di autotrasportatore su strada, anche per quegli autotrasportatori stabilitisi negli altri Stati membri dell'Unione Europea.

Quindi, pur in attesa di conoscere il parere del relatore sull'ordine del giorno, ribadisco tutta la mia convinta adesione a questo provvedimento, perché in esso vedo trasfusa la missione di Forza Italia nel Governo Berlusconi: liberalizzare i servizi ed estendere la concorrenza tra le imprese, senza però dimenticare la tutela del lavoro e la sicurezza sociale. (*Applausi dal Gruppo FI*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, nella mia breve replica sottolineerò alcuni degli aspetti emersi nel corso della discussione.

Intanto, ringrazio i colleghi per la presa d'atto di un rapporto di dialogo, ormai prassi in 8ª Commissione, che sistematicamente contribuisce a migliorare il testo proposto dal Governo e quindi a giungere ad una legge più condivisa e più adatta al sistema Paese.

Il secondo aspetto che è stato sottolineato concerne l'ampia convergenza espressa da tutti gli attori della filiera produttiva dell'autotrasporto su questo testo licenziato dalla Commissione. Le audizioni svolte in Commissione, come ricordato nella discussione generale, hanno evidenziato infatti un'ampia condivisione di tale riforma da parte del sistema Paese.

Vorrei però svolgere alcune considerazioni in merito a taluni interventi. In particolare, pur condividendo quanto evidenziato dal senatore Righetti, vorrei ribadire che in questa circostanza stiamo conferendo al Governo una delega per il riordino del sistema dell'autotrasporto visto come sistema di relazioni industriali. Non si tratta quindi di una modifica al codice della strada, laddove molte delle osservazioni svolte in discussione generale attengono a profili regolamentati dal codice della strada, la cui modifica è peraltro *in itinere* presso le Aule parlamentari.

Anche molte delle considerazioni svolte dalla senatrice Donati sono assolutamente condivisibili. Il sistema dei trasporti in generale e delle merci in particolare deve essere inquadrato all'interno di un sistema di regole, però, senatrice Donati, noi non stiamo assolutamente smantellando il sistema di regole dell'autotrasporto, lo stiamo riordinando, rendendolo per così dire più europeo. Il punto principale della delega concerne infatti l'adeguamento alle norme comunitarie. In particolare, la delega è indirizzata ad una liberalizzazione delle tariffe sempre però all'interno di un sistema di regole.

Del resto siamo assolutamente disponibili, e lo abbiamo già detto in Commissione, a recepire ordini del giorno contenenti linee di indirizzo su alcuni profili, come il trasporto di merci pericolose e tante altre questioni assolutamente condivisibili toccate dalla senatrice Donati nel suo intervento, che tuttavia non possono essere inserite in tale delega in quanto riguardano altri segmenti dell'attività del Governo.

Questi, a mio parere, sono gli elementi più importanti emersi nel corso del dibattito, anche considerando che sono stati già sottolineati gli aspetti sostanziali del provvedimento e della discussione che sin qui lo ha accompagnato, che pertanto non è necessario rimarcare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, ringrazio tutti coloro che sono intervenuti nella discussione generale.

Come ben evidenziato dal relatore, questo provvedimento va a modificare fortemente il settore dell'autotrasporto, regolamentato da una legge ormai vecchia di trent'anni. Come riconosciuto anche dai rappresentanti dell'opposizione, credo che saper coniugare l'esigenza di liberalizzazione, derivante dal recepimento delle normative europee, con i principi della sicurezza sia la riprova della necessità di procedere all'approvazione di tale delega, al fine di consentire poi al Governo di intervenire.

Mi associo, pertanto, alle considerazioni del relatore.

PRESIDENTE. Do lettura dei pareri espressi dalla 5ª e dalla 1ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti: «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta sul testo, a condizione, ai sensi dell'articolo 81 della Costi-

tuzione, che al comma 2 dell'articolo 2, alla lettera *a*), numero 1), nonché alla lettera *c*), numeri 1 e 2, siano rispettivamente aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica".

La Commissione, esaminati inoltre i relativi emendamenti trasmessi, esprime per quanto di propria competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 2.16, 2.17, 2.18 e 2.35, nonché parere di nulla osta sulle proposte 2.30 e 2.31, a condizione, ai sensi della medesima norma costituzionale, che dopo la parola: "individuazione", siano inserite le seguenti: ", senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica". Formula, altresì, parere contrario sull'emendamento 2.101, nonché parere di nulla osta sui restanti emendamenti».

«La 1^a Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo e gli emendamenti ad esso riferiti, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo».

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno G100, già illustrato nel corso della discussione generale, su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'ordine del giorno G100, chiederei al presentatore di ritirarlo o, meglio ancora, di riformularlo nella parte che intende favorire l'utilizzo delle ore notturne per il trasporto merci, evitando il riferimento al quadro comunitario, in via di aggiornamento proprio in questo periodo.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi associo a quanto detto dal relatore e, nel caso il presentatore accetti la riformulazione dell'ordine del giorno che è stata suggerita, il Governo è disposto ad accoglierlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Chirilli, accetta l'invito a riformulare l'ordine del giorno G100 nel senso auspicato dal relatore?

CHIRILLI (*FI*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poiché il presentatore non insiste per la votazione, l'ordine del giorno G100 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Procediamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2557, nel testo proposto dalla Commissione.

Passiamo all'esame dell'articolo 1, sul quale sono stati presentati emendamenti che invito i presentatori ad illustrare.

MONTINO (*DS-U*). Signor Presidente, l'emendamento 1.2 propone di sostituire la parola «liberalizzazione» con la parola «riorganizzazione» relativamente al settore dell'autotrasporto. Il duplice pericolo è quello di passare ad un sistema che funzioni a basso costo, un sistema senza regole e privo di riferimenti soprattutto per quanto riguarda la sicurezza stradale

– per i carichi eccessivi e un sistema di lavoro che porta a forti *stress* per gli autisti – e del personale viaggiante.

Parlare di liberalizzazione potrebbe indurre, soprattutto nella fase iniziale di applicazione del provvedimento, ad un'eccessiva concorrenza – anche sregolata e al di fuori delle norme che disciplinano la sicurezza stradale – che potrebbe essere di forte impatto e creare quindi una serie di problemi estremamente pesanti. Il duplice pericolo è costituito dal fatto che, laddove vi è una realtà monolitica o singola, o un sistema di scarsa presenza dell'autotrasporto, possano magari aversi impennate dei costi, soprattutto di quelli per il trasporto di materiale deperibile o pericoloso, la qual cosa contribuirebbe a far aumentare consistentemente i prezzi.

Per questi motivi, a nostro avviso, il termine «liberalizzazione» va sostituito con l'altro «riorganizzazione», proprio per dare la sensazione che si tratta di un settore che certamente si apre al mercato e certamente si liberalizza, ma in modo graduale. Non possiamo infatti passare da una situazione come quella attuale ad una di completa liberalizzazione, come quella che si vorrebbe avviare con questo provvedimento, proprio perché esiste il pericolo che ricordavo prima.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, intendo soffermarmi in particolare sull'emendamento 1.5.

Il testo in esame propone che i decreti legislativi siano adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (come è ovvio), di concerto con i Ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive; con l'emendamento 1.5 si chiede di aggiungere a tali soggetti il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.

Ho presentato questa proposta di modifica in coerenza con l'intervento da me svolto precedentemente, in cui ho spiegato che le politiche tariffarie devono essere inserite in un quadro più generale di politica dei trasporti e di orientamento; questa delega e il successivo decreto legislativo potrebbero costituire uno strumento formidabile di orientamento delle politiche dei trasporti, che non si fanno soltanto in un quadro di regole, divieti o infrastrutture, ma considerando anche il sistema tariffario, che, anzi, rappresenta uno degli elementi fondanti.

Da questo punto di vista, avendo il Paese la necessità di orientare verso sistemi a minore impatto ambientale – quali la ferrovia e il cabotaggio – la crescita della domanda di mobilità del trasporto e delle merci, ritengo opportuno, anche per il rilevante impatto ambientale in termini di emissioni che il settore provoca sull'intera collettività, che alla predisposizione del decreto legislativo partecipi anche il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. Tale è il contenuto dell'emendamento 1.5 che intendevo segnalare al relatore, sperando che incontri il suo parere favorevole.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 1.2 perché nel testo esaminato in Commissione è stato già accolto un emendamento che rimanda al profilo delle regole stabilite nel successivo articolo 2.

Esprimo parere contrario anche sull'emendamento 1.5, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori, perché va oltre il contenuto della delega: essa non tratta, infatti, materie ambientali, ma riordina il settore dell'autotrasporto, come abbiamo spiegato, nel senso della liberalizzazione nel sistema delle relazioni industriali e della concorrenza del mercato.

Esprimo parere contrario altresì sugli emendamenti 1.6 e 1.7.

In merito agli emendamenti 1.9 e 1.10, sui quali pure esprimo parere contrario, rilevo che in Commissione è stata già recepita una proposta di modifica del comma 4 che porta i tre anni proposti dal Governo a due, ritenuti un periodo adeguato per l'esercizio della delega.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo si associa al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.2.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole dei Verdi sull'emendamento 1.2, presentato dal senatore Paolo Brutti e da altri senatori, che propone di sostituire la parola «liberalizzazione» con la parola «riorganizzazione», e chiedo la verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta testé avanzata risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato non è in numero legale.

Sospendo pertanto la seduta per venti minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 11,09, è ripresa alle ore 11,32).

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.
Passiamo nuovamente alla votazione dell'emendamento 1.2.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.5.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, vorrei fare una breve dichiarazione di voto a sostegno dell'emendamento 1.5, con il quale chiediamo semplicemente di aggiungere ai Ministri che dovranno predisporre il decreto legislativo in materia di riassetto del sistema tariffario dell'autotrasporto il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.

Pertanto, invito l'Assemblea a votare a favore dell'emendamento 1.5 e chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Donati, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta non risulta appoggiata).

Metto ai voti l'emendamento 1.5, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.6, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, fino alle parole «*con le seguenti*».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.6 e l'emendamento 1.7.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.9.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.10, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2, sul quale sono stati presentati emendamenti ed un ordine del giorno che invito i presentatori ad illustrare.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, mi soffermerò innanzitutto sull'emendamento 2.2, che propone di sostituire le parole «aperto e concorrenziale», all'articolo 2, comma 1, lettera *a*), del testo approvato in Commissione, con le parole: «a concorrenza regolamentata», con ciò specificando che il riassetto dell'autotrasporto deve avvenire in un quadro di concorrenza regolamentata. Crediamo che il settore sia di tale rilevanza e di tale peso economico e ambientale da non poter essere soggetto ad un sistema di liberalizzazione selvaggia in campo tariffario. L'emendamento chiede, quindi, un quadro di concorrenza, logico e giusto, disciplinato da regole.

Passando al quadro di regole, l'emendamento 2.7 propone di introdurre un criterio di riequilibrio modale del trasporto merci verso sistemi a minore impatto ambientale, come indicato nel vigente Piano generale dei trasporti e della logistica.

L'emendamento 2.13 mira, invece, ad introdurre un sistema misto di definizione dei prezzi per i servizi di autotrasporto, sulla base di una tariffa oraria che concorra per il 75 per cento all'ammontare delle tariffe, in cui incidono per il restante 25 per cento correzioni basate sul parametro del tonnellaggio per chilometro; ciò proprio per tener presenti i tempi di congestione e i tempi effettivi di lavoro nel settore dell'autotrasporto.

L'emendamento 2.15 propone di intervenire sul trasporto di merci pericolose con un criterio tariffario che lo scoraggi, aumentando in maniera esponenziale la tariffa rispetto alla distanza percorsa, incoraggiando invece sistemi di minore impatto e maggiore sicurezza come il cabotaggio e la ferrovia.

L'emendamento 2.16 è volto ad introdurre incentivazioni tariffarie tese a premiare il viaggio di ritorno a pieno carico; in questo modo su aumenterebbe l'efficienza, si ridurrebbe la congestione e si farebbe un uso efficiente delle attuali infrastrutture.

L'emendamento 2.17, infine, propone un sistema tariffario incentivante per la riorganizzazione del trasporto urbano delle merci, che necessita di forme di sostegno con flotte di veicoli a basso impatto ambientale, coordinate anche attraverso sistemi telematici e in cui sia favorito il trasporto per conto terzi.

Tutte queste misure sono di difficile attuazione da parte delle amministrazioni locali – d'intesa con le categorie e con le attività del commercio – se ad esse non si adeguano i sistemi tariffari; di qui la necessità di autorizzare il Ministro a prevedere, nel decreto attuativo della delega, uno specifico sistema di incentivi teso all'efficienza dell'autotrasporto in ambito urbano.

Gli emendamenti illustrati seguono la logica, precedentemente esposta, di dotarci di un sistema di orientamento delle tariffe dell'autotrasporto finalizzato ad una maggiore sostenibilità e sicurezza e ad una riduzione delle emissioni in atmosfera.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, illustrerò gli emendamenti 2.102 e 2.21.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi e del rappresentante del Governo su una parte del provvedimento al nostro esame, che non si occupa solo di liberalizzazione del mercato e di salvaguardia della concorrenza, ma che ha quale terzo punto qualificante della delega che stiamo per conferire al Governo il tema della sicurezza stradale. Si parla esplicitamente di tutela e sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale.

Abbiamo già svolto in Commissione – devo darne atto alla maggioranza, in particolare al relatore ed al Presidente, nonché al rappresentante del Governo – un ottimo lavoro su questo aspetto, considerata la gravità del problema della sicurezza stradale e gli incidenti che vedono spesso coinvolti autotrasportatori e loro mezzi con una criminalizzazione, a mio parere, assolutamente eccessiva della categoria.

Stiamo tentando con questo provvedimento – lo sottolineo, anche se mi spiace che a tale proposito non si riesca a ragionare con serenità con tutti i colleghi in Aula – di affrontare un problema di estrema gravità. Nel nostro Paese sono circa 9.000 ogni anno i morti sulle strade e la circolazione dei mezzi pesanti crea situazioni di gravissima difficoltà, che però possono essere meglio gestite e regolamentate senza criminalizzazioni.

Signor Presidente, ho presentato una serie di emendamenti, già accolti in Commissione (e ringrazio di ciò il relatore, la maggioranza e il Governo), che tendono a chiarire questo aspetto molto importante della delega che stiamo per dare al Governo. Successivamente all'approvazione del testo, il Governo potrà distinguere tra soggetti diversi le responsabilità di incidenti che si dovessero verificare sulle strade e, quindi, non sarà più responsabilità solo del trasportatore, ma anche del committente, del caricatore e di altri soggetti. È un fatto molto importante e credo non sfugga a nessuno che se un professionista della strada guida ad una velocità eccessiva o viola altre norme, a volte ciò dipende anche dal fatto che è sottoposto a contratti capestro o da altri fattori.

Gli emendamenti che illustro tendono semplicemente ad inserire in questi ragionamenti, recepiti in larga parte nel testo della legge delega, la questione del modo in cui accertare le diverse responsabilità. L'emendamento 2.102 tende ad eliminare, al comma 2, lettera *b*), numero 3), le parole «ove accertata» in ordine alle responsabilità che dovrebbero essere

attribuite al committente e al caricatore. Mentre – lo dico ai colleghi distratti dell’Aula – il codice della strada, che in quest’Aula è stato inasprito proprio nei confronti della categoria degli autotrasportatori, prevede già sanzioni molto chiare per questi ultimi in caso di incidenti o comunque di violazione di norme del codice stesso, si vorrebbe ora introdurre la responsabilità anche per altri soggetti. Se nel testo della delega si dice «ove accertata», non si capisce in che modo si debba procedere, chi e come lo debba fare, per cui l’individuazione delle responsabilità diventa difficile.

L’emendamento 2.21 inserisce – lo sottolineo in particolare al Sottosegretario – un’ulteriore categoria tra i soggetti che devono essere ritenuti corresponsabili in caso di incidenti: i soggetti responsabili delle operazioni di carico e scarico delle merci, che – come sa perfettamente lo stesso Sottosegretario – sono diversi da quelli indicati genericamente come caricatori. Chiedo al Governo e al relatore di chiarire bene il senso di quanto già approvato in Commissione e intendo mantenere l’emendamento 2.21, in quanto esso individua il soggetto responsabile delle operazioni di carico e scarico delle merci.

Segnalo ai colleghi che non si tratta di banali disquisizioni letterarie, ma di stabilire responsabilità precise al fine di prevenire incidenti che vedono coinvolti automezzi pesanti.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, l’emendamento 2.150 non è altro che il recepimento del parere espresso dalla 5^a Commissione.

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, l’emendamento 2.37 affronta una questione che ho già posto in Commissione, che però non ha trovato sufficiente ed adeguata attenzione da parte né del relatore, né del sottosegretario Uggè. Quindi, ho ripresentato l’emendamento in Aula.

Certo, è stata meglio definita e coordinata la norma di cui al numero 8) del comma 2 dell’articolo 2 con il principio della delega di cui all’articolo 1, lettera *b*).

Il problema però nella sostanza rimane, perché vi è una contraddizione rispetto all’aspetto, che ho già richiamato, del trasporto delle derrate alimentari. Va osservato che la qualità del trasporto delle derrate deperibili è materia sanitaria e non può essere affrontato in un contesto normativo come quello che stiamo esaminando, concernente l’autotrasporto.

Peraltro, il sistema di qualificazione è già disciplinato – lo voglio ricordare al relatore – in modo completo ed esaustivo da specifiche normative igienico-sanitarie internazionali, europee e nazionali. Se il fine della certificazione di qualità fosse quello di tutelare la sicurezza della circolazione, la previsione di un simile sistema sarebbe comprensibile per i trasporti di merci pericolose e di rifiuti industriali, certamente non per le derrate deperibili. Non vi è alcuna relazione tra deperibilità o meno di un alimento e sicurezza stradale.

Per queste ragioni, propongo di eliminare il riferimento alle derrate deperibili dalle previsioni normative che ho appena richiamato.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e l'ordine del giorno si intendono illustrati.

Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.1 e 2.2.

Il parere è favorevole sull'emendamento 2.3, qualora venga modificato come segue. Invece che al comma 1, lettera *a*), chiederei alla senatrice Thaler Ausserhofer di fare riferimento al comma 2, lettera *a*), numero 3), dell'articolo 2, sostituendo le parole «nel rispetto delle competenze regionali», con le altre: «nel rispetto delle competenze delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano». Questo perché mentre il comma 1 fa riferimento alle norme comunitarie sulla concorrenza del mercato, il comma 2 si riferisce alle competenze specifiche delle Regioni e delle Province autonome. Se modificato in questi termini, sono favorevole all'emendamento in oggetto.

PRESIDENTE. Chiedo alla senatrice Thaler Ausserhofer se accetta la modifica proposta dal relatore.

THALER AUSSERHOFER (*Aut*). Sì, signor Presidente, la accetto.

CICOLANI, *relatore*. Pertanto, il parere sull'emendamento 2.3 (testo 2) è favorevole.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.4 e 2.5, in quanto il tema della sicurezza sociale è già richiamato nella lettera *c*).

Chiedo il ritiro dell'emendamento 2.100, perché la disciplina comunitaria è già richiamata in generale e in questo caso ci riferiamo ad una raccomandazione – quindi, nemmeno ad una norma – sulla circolazione stradale, mentre la lettera *c*) riguarda anche la sicurezza sociale.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 2.7, in quanto estraneo al contenuto della delega.

Chiedo il ritiro dell'emendamento 2.101, avendo accolto, come il senatore Fabris sa, anche modificandolo di concerto, un emendamento importante che va nella direzione della disciplina comunitaria. Al contrario, questo è un emendamento che si pone in controtendenza rispetto agli orientamenti comunitari.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 2.11, in quanto in Commissione è diventato il numero 6-*bis*), poi numero 7, riportato nel testo; quindi, è stato già recepito con un'altra formulazione.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 2.12, perché in contrasto con i principi della delega: il superamento del sistema avviene infatti con questa legge delega.

Esprimo altresì parere contrario sugli emendamenti 2.13 e 2.14.

Sugli emendamenti 2.15, 2.16 e 2.17 – anche se sui principi in essi contenuti, come ho detto alla senatrice Donati in replica, siamo d'accordo

– esprimo parere contrario. Qualora la collega Donati volesse trasformarli in ordini del giorno, esprimerei parere favorevole.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.18, 2.19 (perché già recepiti in grandissima parte nel testo) e 2.102.

Invito il senatore Fabris a trasformare l'emendamento 2.21 in un ordine del giorno, perché, pur essendo d'accordo con quanto egli propone, non bisogna dimenticare il compito del decreto legislativo. In caso contrario, il parere sarebbe negativo.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.25, 2.27, 2.30, 2.31 e 2.32.

Invito il senatore Chirilli a ritirare gli emendamenti 2.103 e 2.104, pena un parere contrario.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 2.35.

Invito il senatore Eufemi a ritirare l'emendamento 2.37. Il collega Eufemi ha visto con favore la modifica apportata in Commissione, per cui l'inserimento in garanzia di qualità delle derrate reperibili va considerato in modo diverso rispetto al momento in cui egli aveva presentato l'emendamento in quella sede. Esiste già una regolamentazione europea sulla garanzia sanitaria di qualità da parte dei produttori. Dobbiamo dunque mantenere il testo affinché anche i soggetti dell'autotrasporto recepiscano queste norme e le rispettino.

Chiedo quindi al senatore Eufemi (proprio perché non c'è aggravio per la categoria dei produttori di derrate alimentari deperibili, ma una garanzia che nella catena di distribuzione tutti facciano la loro parte, con un'assunzione di responsabilità anche da parte del settore del trasporto) il ritiro dell'emendamento 2.37, altrimenti il parere è contrario. Infatti, la normativa in esame completa già il quadro esistente senza ulteriori oneri per nessuno.

Esprimo, infine, parere favorevole sull'ordine del giorno G2.100, a condizione che il presentatore ne modifichi il dispositivo inserendo, dopo le parole «a richiamare», le altre «in sede di decreto legislativo» e dopo le parole «decreti legislativi» la parola «stessi».

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione degli emendamenti, vorrei conoscere l'orientamento dei senatori che sono stati invitati dal relatore a ritirare o a modificare i propri emendamenti o ordini del giorno.

Abbiamo già preso atto dell'orientamento favorevole della senatrice Thaler Ausserhofer alla modifica dell'emendamento 2.3. Vi è poi un invito al ritiro per quanto riguarda l'emendamento 2.100.

CHIRILLI (*FI*). Signor Presidente, ritiro tale emendamento.

PRESIDENTE. Il relatore ha poi invitato il senatore Fabris a ritirare l'emendamento 2.101.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, non ho difficoltà ad aderire all'invito del relatore, dandogli atto di aver accolto l'orientamento

di un mio precedente emendamento, presentato in Commissione, che conteneva la norma oggi prevista alla lettera *d*), comma 1, dell'articolo 2.

Vorrei però che fosse chiaro all'Assemblea – considerato che il relatore e penso lo stesso Governo, non potendo fare diversamente, hanno utilizzato un linguaggio forse non molto comprensibile – che con questa legge delega stiamo dando al Governo la possibilità di intervenire anche alla luce delle modifiche introdotte al codice della strada con l'introduzione della cosiddetta patente a punti.

Con la modifica che è stata accolta in Commissione, si introduce sostanzialmente la possibilità – e il Governo deciderà quando e come sfruttarla – di prevedere la famosa patente professionale per gli autotrasportatori. Tale proposta era già contenuta, come indicazione, in un ordine del giorno approvato da quest'Aula nel luglio scorso, quando abbiamo approvato il provvedimento relativo alla patente a punti.

Voglio ricordare ai colleghi, che peraltro hanno approvato quell'ordine del giorno, che in questo modo non vogliamo attenuare le responsabilità degli autotrasportatori; al contrario, si vuole stabilire una differenza tra chi ha bisogno della patente per lavorare e garantire un reddito a sé e alla propria famiglia e chi necessita della patente ordinaria, di categoria A o B, che viene normalmente rilasciata per attività private non professionali. La possibilità di intervenire è lasciata al Governo, che valuterà come intervenire, nella necessaria armonia con i principi e i criteri comunitari. Si tratta di un mandato che abbiamo conferito al Governo e che viene previsto, come dicevo, alla lettera *d*), comma 1, dell'articolo 2.

Colgo l'occasione anche per segnalare al Governo che si tratta effettivamente dell'ultima possibilità in questa legislatura per introdurre la patente professionale. Con questa delega vi è la possibilità di farlo: valutate voi se e quando procedere, perché poi altro tempo per modificare il codice della strada non ve ne sarà. Vorrei ricordare l'impegno assunto dal Governo in quest'Aula lo scorso anno – quando siamo stati costretti ad approvare in fretta le modifiche al codice della strada proposte dallo stesso Governo, in particolare dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – di tornare in Aula entro il dicembre del 2003 per approvare la riforma complessiva del codice.

Ciò non è avvenuto e oggi ci troviamo a discutere di autotrasporto scontando una serie di conseguenze derivanti da quella frettolosa approvazione di modifiche al codice della strada, che rischiano di penalizzare in modo ingiustificato una categoria professionale. Di qui la necessità di introdurre nella delega anche tale materia.

Inviterei pertanto il Governo a tener conto di ciò e a lavorare in sede europea, come già si era impegnato a fare il ministro Lunardi al primo Vertice europeo sulla sicurezza stradale, svoltosi a Verona lo scorso ottobre, affinché il codice della strada diventi materia comunitaria. Occorre cioè che le norme che regolamentano la libera circolazione delle merci, oltretutto delle persone, siano le stesse in tutta Europa, tanto più in un'area allargata ai nuovi Paesi dell'Unione. La libertà di circolazione è già pre-

vista, ma si concreta secondo regole diverse, e questo non può essere accettato.

Ciò chiarito, e mi auguro che il relatore e il rappresentante del Governo esprimano la loro opinione sul punto, accetto di ritirare il mio emendamento.

CICOLANI, *relatore*. Nella sostanza sono in linea con quello che dice il senatore Fabris; tuttavia egli conosce esattamente i limiti all'interno dei quali ci dobbiamo muovere.

Del resto, già in Commissione il Governo ha avuto modo di affermare che in sede di esercizio della delega farà tutto il possibile (compatibilmente, è chiaro, con la normativa comunitaria) per andare incontro a quest'esigenza, che sappiamo essere molto presente nel mondo dell'auto-transporto, e rispetto alla quale vogliamo essere vicini a questo settore, pur – ripeto – entro i paletti che impone la normativa comunitaria. È certo, senatore Fabris, che andremo nella direzione da lei segnalata nell'esercizio della delega.

PRESIDENTE. Senatore Cicolani, sull'emendamento 2.21 lei aveva rivolto al senatore Fabris un invito al ritiro?

CICOLANI, *relatore*. Sì, aggiungendo anche che sarei favorevole alla trasformazione di tale emendamento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, accoglie l'invito al ritiro o alla trasformazione del suo emendamento in ordine del giorno?

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, sinceramente non capisco l'impuntatura del relatore, nel senso che stiamo parlando, a proposito dell'identificazione dei soggetti eventualmente responsabili, del soggetto responsabile delle operazioni di carico e scarico delle merci, che è figura diversa dal caricatore, dal committente e dal proprietario delle merci, che pure al comma 3 sono indicati. Quindi, si tratta di aggiungere ad un elenco molto preciso, che parla del caricatore, inteso come soggetto che ha la responsabilità generale del carico delle merci, e del committente, il soggetto responsabile materialmente delle operazioni di carico e di scarico delle merci.

È di tutta evidenza che, nel caso in cui dovessimo stabilire responsabilità di qualsiasi tipo, nell'ipotesi di incidente o di controlli, in ordine a come il carico viaggia, il soggetto responsabile delle operazioni di carico e scarico delle merci è un soggetto di per sé facilmente identificabile. Pertanto le responsabilità che noi vogliamo attribuire a soggetti altri, come il committente, il caricatore ed il proprietario delle merci, potrebbero essere evitate, perché vi sarebbe la responsabilità di un soggetto che qui non è indicato, ma che alla fin fine risulterebbe responsabile delle modalità con cui il carico è stato collocato.

Trasformare tale emendamento in ordine del giorno non ha senso: o ammettete l'esistenza di questo soggetto, oppure dite che nell'elenco che avete stilato non si inserisce un soggetto ulteriore responsabile del carico. Insisto dunque per la votazione dell'emendamento 2.21.

CICOLANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI, *relatore*. Avevo chiesto la trasformazione dell'emendamento in ordine del giorno perché ritenevo che il soggetto di cui trattasi fosse già contemplato dalla norma e che in questo modo vi fosse una ulteriore specificazione.

Tuttavia, se il senatore Fabris insiste per la votazione dell'emendamento 2.21, mi dichiaro contrario perché ritengo che tutta la parte relativa alla catena delle responsabilità debba essere analizzata e specificata in sede di decreto legislativo. Infatti, non vorrei mai introdurre principi di responsabilità oggettiva in questa catena; sarei in proposito molto attento e molto prudente.

PRESIDENTE. È stato formulato un invito al ritiro anche relativamente agli emendamenti 2.103, 2.104 e 2.105, nonché una proposta di modifica per l'ordine del giorno G2.100. Li accoglie, senatore Chirilli?

CHIRILLI (*FI*). Sì, signor Presidente, ritiro gli emendamenti 2.103, 2.104 e 2.105 e accetto di modificare l'ordine del giorno G2.100 così come proposto.

PRESIDENTE. Senatore Eufemi, accetta l'invito a ritirare il suo emendamento 2.37?

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, le argomentazioni espresse dal relatore non mi hanno convinto, anzi le ritengo inesatte. Non è vero, infatti, che non vi sia aggravio di costo: l'aggravio di costo c'è ed è posto a carico, in particolare, delle imprese alimentari, legato non solo direttamente alla certificazione, ma con altre implicazioni, ad esempio quella di non poter più trasportare sullo stesso autoveicolo o con il medesimo mezzo prodotti e resi commerciali ovvero materie prime alimentari e sottoprodotti. Per questo insisto sulle ragioni che hanno portato alla presentazione dell'emendamento, chiamando l'Assemblea ad un'assunzione di responsabilità.

Signor Presidente, mantengo l'emendamento, insistendo per la sua votazione.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti e sull'ordine del giorno in esame.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo si associa al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, identico all'emendamento 2.2, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.3 (testo 2), presentato dalla senatrice Thaler Ausserhofer e da altri senatori.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.4, identico all'emendamento 2.5.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale. (*Il senatore Lauro chiede di intervenire*).

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Il senatore Lauro aveva precedentemente chiesto di svolgere una dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

LAURO (*FI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO (*FI*). Signor Presidente, dichiaro che voterò contro gli emendamenti 2.4 e 2.5.

Colgo però l'occasione per rivolgere un invito al Governo, soprattutto relativamente al riequilibrio modale del trasporto stradale, circa i principi e i criteri direttivi della delega. A questo riguardo, spero che per il trasporto delle merci pericolose, oltre alle Ferrovie dello Stato, si possano utilizzare le vie del mare. Auspico che questa mia indicazione, da inserire eventualmente in un ordine del giorno, possa trovare accoglimento sia da parte del Governo che del relatore. (*Applausi dal Gruppo FI*).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.4, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, identico all'emendamento 2.5, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che l'emendamento 2.100 è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.7.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, colleghi e colleghe, chiedo che l'Assemblea si esprima favorevolmente sull'emendamento in votazione, che semplicemente richiama la necessità di adeguare le tariffe dell'autotrasporto agli obiettivi di riequilibrio modale del trasporto merci verso i sistemi a minore impatto ambientale.

Ho già spiegato che il passaggio dall'attuale sistema ad un altro rappresenta un superamento positivo, ma pure che la liberalizzazione selvaggia dell'autotrasporto (con il successivo tentativo di rincorrere la situazione, mediante la corresponsione di piccoli incentivi, al fine di porre riparo alla distorsione modale) non produrrà alcun risultato. Molto più credibile sarebbe se il sistema tariffario fosse orientato al riequilibrio modale.

Per tali motivi, chiedo all'Assemblea di votare favorevolmente questo emendamento, sul quale chiedo anche la votazione nominale a scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Donati, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.7, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

Ricordo che l'emendamento 2.101 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 2.150, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.11, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.12, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.13.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.13, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.14, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.15.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, anche sull'onda dell'intervento svolto poco fa dal senatore Lauro, vorrei chiedere all'Assemblea di esprimere un voto favorevole sull'emendamento 2.15, volto ad introdurre un criterio tariffario specifico per il trasporto su strada di merci pericolose, in modo tale che la tariffa aumenti in maniera esponenziale rispetto alle distanze percorse.

L'obiettivo è semplicemente quello di scoraggiare sulle lunghe distanze, laddove vi sono possibili alternative, il trasporto di tali merci, che attualmente costituisce un elemento di grave insicurezza sulle nostre strade. Basti pensare al rogo del tunnel del Monte Bianco e quanto è accaduto in quel caso.

Ogni anno migliaia di tonnellate di merci pericolose si muovono su strada e non esiste alcun sistema di orientamento verso sistemi a minore impatto ambientale e più sicuri, come il cabotaggio costiero o il trasporto ferroviario. Per tale motivo, un sistema tariffario disincentivante in questo senso costituisce una misura concreta per cercare di spingere verso sistemi più sicuri il trasporto delle merci pericolose.

Le politiche di riequilibrio dei trasporti e in generale di sicurezza sulle strade non si fanno soltanto attraverso divieti o nuove infrastrutture; sarà bene, infatti, cogliere anche l'occasione del sistema tariffario per orientare, attraverso meccanismi disincentivanti, verso comportamenti virtuosi tutto il settore del trasporto delle merci.

Per tale motivo, invito l'Assemblea ad esprimere un voto favorevole sull'emendamento in esame, per il quale chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Donati, ri-

sulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.15, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione permanente ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, gli emendamenti 2.16, 2.17 e 2.18 sono improcedibili.

Metto ai voti l'emendamento 2.19, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.102, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.21

FABRIS *(Misto-AP-Udeur)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS *(Misto-AP-Udeur)*. Signor Presidente, vorrei evidenziare al relatore, al rappresentante del Governo e soprattutto ai colleghi dell'Aula che rispetto al tema della responsabilità soggettiva in ordine a violazioni del codice della strada ci assumiamo la responsabilità di negare l'esistenza di un soggetto. Ma in questo modo, però, si nega anche l'esistenza degli altri soggetti, che pure sono puntualmente indicati nel testo in votazione.

Sia chiaro che, in caso di contestazioni per carichi non a norma, e soprattutto in caso di incidenti, ci si potrà sempre rivolgere a questo soggetto, che qui non volete riconoscere, che non è previsto e che dunque non è sanzionabile, esonerando invece da qualsiasi responsabilità il commit-

tente, il caricatore e il proprietario delle merci. Questi soggetti, accanto all'autotrasportatore, saranno gli unici responsabili e, quindi, sanzionabili in ordine ad incidenti o a trasporti più o meno pericolosi.

Questo, signor Presidente, significa negare l'esistenza di una realtà di fatto; chi è del settore, professionista od altro, sa che è questi il soggetto responsabile del carico delle merci, e dunque non menzionarlo vuol dire non intervenire nel merito, nonostante la legge delega preveda espressamente, circa le violazioni del codice della strada, che vengano ripartite le responsabilità tra i soggetti che del trasporto sono effettivamente responsabili. Voi ne individuate quattro, ma negate l'esistenza del quinto, e dunque è come non individuare gli altri quattro, perché se risulterà durante gli accertamenti che proprio il quinto è responsabile della violazione non sarà sanzionabile e quindi saranno fatti salvi gli altri, per cui nessuno pagherà. Penso che sia proprio quello che non vogliamo.

Mi rendo conto che l'Assemblea è distratta e i colleghi non stanno seguendo il tema, però non passerà molto tempo e vi troverete a discutere con molti vostri elettori o aziende del settore dell'autotrasporto ubicate sul vostro territorio, che lamenteranno questa carenza nel testo che state approvando.

Ovviamente, signor Presidente, invito i colleghi a votare a favore del mio emendamento 2.21.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.21, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.25, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.27, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 2.30, su cui la 5^a Commissione ha espresso parere di nulla osta a condizione che, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, dopo la parola «individuazione», siano inserite le seguenti «, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica,».

Chiedo al senatore Paolo Brutti se accoglie l'integrazione proposta dalla 5^a Commissione.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo anche alla senatrice Donati se accoglie la proposta della 5^a Commissione in riferimento all'emendamento 2.31.

DONATI (*Verdi-U*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Domando al relatore, senatore Cicolani, se mantiene il parere contrario sull'emendamento 2.30 (testo 2).

CICOLANI, *relatore*. Sì, signor Presidente, confermo il parere contrario.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione della prima parte dell'emendamento 2.30 (testo 2).

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Donati, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della prima parte dell'emendamento 2.30, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, fino alla parola «committente».

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2257 e 22

PRESIDENTE. Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 2.30 (testo 2) e l'emendamento 2.31 (testo 2).

Metto ai voti l'emendamento 2.32, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che gli emendamenti 2.103 e 2.104 sono stati ritirati.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione permanente ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 2.35 è improcedibile.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.37.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole all'emendamento 2.37, a cui chiedo di aggiungere la mia firma, se il presentatore è d'accordo.

EUFEMI (*UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUFEMI (*UDC*). Sono d'accordo, senatore Fabris.

Signor Presidente, su questo emendamento chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Eufemi, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.37, presentato dai senatori Eufemi e Fabris.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Ricordo che l'emendamento 2.105 è stato ritirato.

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.100 (testo 2) non sarà posto ai voti.

Passiamo alla votazione dell'articolo 2, nel testo emendato.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, i Verdi voteranno contro l'articolo 2 perché non vi sono state modifiche sostanziali al testo approvato dalla Commissione e perché riteniamo che con questo provvedimento, di cui l'articolo 2 è il cuore, si perda purtroppo una grande occasione per attuare una politica di riequilibrio dei trasporti, basata sul sistema tariffario.

Per tale ragione votiamo contro l'articolo 2 e chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Donati, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta non risulta appoggiata).

Metto ai voti l'articolo 2, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'emendamento volto ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 2, che invito i presentatori ad illustrare.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, l'emendamento 2.0.2 propone di autorizzare le forze di polizia stradale ad utilizzare anche sistemi di controllo satellitare che permettano l'individuazione di ogni singolo mezzo circolante, oltre a consentire il controllo dei turni di guida e di riposo, nonché dei limiti di velocità.

Comprendo perfettamente che si tratta di una norma di grande peso ed importanza, che cambierebbe completamente il sistema dei controlli, ma essa è, a mio parere, indispensabile, dato il numero dei veicoli sulla strada, l'elevata incidentalità stradale che vede coinvolto, per l'8 per cento dei casi, l'autotrasporto ed il peso di questo settore ai fini della sicurezza. L'autotrasporto non è certo l'unico responsabile della mancanza di sicurezza sulle nostre strade, tuttavia la sua presenza costituisce un elemento di grande rilevanza a tal fine.

Così come abbiamo autorizzato all'interno delle nostre città l'utilizzo del sistema di controllo telematico per il trasporto urbano dobbiamo autorizzare le forze di polizia stradale ad utilizzarlo anche per l'autotrasporto.

Vorrei motivare nuovamente le ragioni che mi inducono a chiedere al relatore ed al Governo un parere favorevole: ovviamente l'applicazione concreta di questa norma dovrà essere concordata con il Garante della *privacy*, così come è avvenuto per tutti gli altri provvedimenti che hanno a che fare con l'uso di sistemi satellitari o di videosorveglianza. Credo, però, che non si possa respingere una tecnologia proprio perché il peso, l'impatto e l'importanza della sicurezza sulla strada non ci consente il solo utilizzo dei tradizionali controlli a terra.

Inoltre l'utilizzo dei sistemi satellitari è opportuno nell'autotrasporto anche al fine di evitare furti, ricatti, in sostanza tutti quegli aspetti che po-

trebbero danneggiare il settore, in particolare i vettori che stanno sulla strada. Ritengo poi altrettanto logico e giusto autorizzare le forze di polizia ad effettuare controlli sui limiti di velocità ed i turni di guida e di riposo, nel rispetto della *privacy*, anche attraverso i sistemi satellitari.

Ci sono voluti dieci anni per mettere a regime la norma per il controllo del trasporto urbano. Non dobbiamo impiegare lo stesso tempo per introdurre sistemi tecnologici raffinati ai fini del controllo dell'autotrasporto e, quindi, per garantire a tutti equità e sicurezza sulle strade.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'emendamento in esame.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, l'emendamento presentato dalla senatrice Donati è di grandissimo rilievo ed importanza, ma ci trova assolutamente contrari per due ragioni.

In primo luogo, esso deve trovare collocazione non all'interno del disegno di legge al nostro esame, ma nell'ambito più generale dei sistemi di controllo della polizia stradale e quindi del codice della strada, del sistema sanzionatorio e quant'altro.

In secondo luogo – e questo è l'aspetto più rilevante – con esso introdurremmo l'occhio del grande fratello nel sistema dell'autotrasporto, provocando una discriminazione e per certi versi una criminalizzazione preventiva di una categoria per la quale invece vi deve essere un sistema di controllo e di monitoraggio adeguato a quello previsto per le altre categorie di lavoratori, e non già un eccesso di controllo.

Quanto proposto mi sembra veramente eccessivo; oltretutto sarebbe anche inadeguato per controllare alcuni aspetti sociali molto importanti, forse i più rilevanti, quali i turni di guida e di riposo. Il fatto che un camion viaggi con continuità non vuol dire di per sé che non rispetta i turni di guida e di riposo, in quanto possono esserci più guidatori all'interno dello stesso veicolo.

Per queste ragioni, nonché per dubbi gravi sulla costituzionalità stessa dell'emendamento, siamo assolutamente contrari.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo esprime parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.2.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, ho ascoltato il parere contrario espresso dal relatore e dal rappresentante del Governo, che peraltro mi era già noto in Commissione.

Voglio far presente che nei sistemi di controllo urbano basati su strumenti telematici viene sempre effettuato da parte delle forze di polizia o dei vigili urbani un controllo supplementare. Il sistema satellitare potrebbe costituire un formidabile ausilio, ai fini della sicurezza, per le forze di polizia.

Rinunciare in partenza ad un controllo efficace credo non sia accettabile ed utile. Vi sono sempre resistenze all'introduzione di nuove tecnologie nel sistema dei controlli, ma in questo caso sarebbe davvero opportuno accelerare il loro utilizzo perché la mancanza di sicurezza sulle strade che tutti viviamo, e di cui vediamo quotidianamente i numeri drammatici, richiede una rapida introduzione delle nuove tecnologie.

È paradossale che sugli automezzi sia benvenuta qualsiasi nuova tecnologia ai fini della sicurezza e di una migliore guida, laddove ai soggetti preposti al controllo non diamo altro, sostanzialmente, che una paletta in mano ed un veicolo con cui rincorrere l'automezzo. Mi sembra troppo poco; ritengo che 8.000 morti sulle strade non giustifichino un tale atteggiamento e credo che in termini innovativi in futuro torneremo ad occuparci di questi argomenti perché l'introduzione di nuove tecnologie di controllo è indispensabile, anche se sono perfettamente consapevole che deve trattarsi di uno strumento ausiliario assolutamente calibrato nel rispetto della *privacy* di tutti gli utenti della strada.

Ciò premesso, non possiamo dire semplicemente no a nuove tecnologie, quando esse possono costituire un valido deterrente a comportamenti scorretti e dare quindi quella certezza di comportamenti che purtroppo l'attuale sistema del controllo a terra non garantisce.

Per tale ragione, chiedo all'Assemblea un voto favorevole su questo emendamento e chiedo che la votazione venga effettuata con il sistema elettronico. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U e del senatore Bedin*).

EUFEMI (*UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, ritengo che la sicurezza stradale sia un bene troppo prezioso per essere liquidato come ha fatto il relatore.

L'emendamento 2.0.2, come ha detto lo stesso relatore, è di grande buon senso ed allora, coerentemente con quest'affermazione, dichiaro su di esso il mio voto favorevole.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, comprendo i problemi evidenziati dal relatore, ma poiché poi siamo tutti a piangere i morti sulle strade, quando il Ministro tra l'altro si vanta del fatto che l'introduzione

della patente a punti ha consentito una riduzione del numero degli incidenti (che in realtà non c'è stata perché dopo un anno tale cifra è tornata a crescere), dovremmo metterci d'accordo e dire cosa si vuole fare. O volete portare avanti effettivamente un'azione di contrasto efficace al fenomeno dell'incidentalità stradale, che in Italia provoca purtroppo più degli 8.000 morti che ricordava la collega Donati, oppure volete solo fare scena, senza affrontare il problema concretamente.

L'emendamento 2.0.2 prevede di usare sistemi che sono in vigore in molti altri Paesi; la Gran Bretagna aveva pensato addirittura di agire attraverso il sistema satellitare, con *chip* installati nei motori degli automezzi per rallentarne la corsa nel caso superassero i limiti di velocità previsti in determinate tratte stradali. Per motivi di sicurezza, ciò poi non è stato attuato, ma stiamo parlando comunque di sistemi che già qualche anno fa la Gran Bretagna voleva introdurre.

Mettetevi d'accordo quando volete difendere la *privacy* e quando no: nelle nostre città vi sono telecamere in ogni dove, poste, giustamente, per la sicurezza dei cittadini. Anche se vi sono cartelli che avvisano che una determinata strada è controllata da telecamere (in ogni caso, quindi, il malintenzionato sa come comportarsi), tutti noi non siamo certo salvaguardati nella *privacy*.

Vi segnalo, infine, che il vostro Governo ha approvato l'utilizzo dei sistemi satellitari per controllare il traffico delle merci sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, quindi si tratta di qualcosa che avete già varato con riguardo al tema della sicurezza nel trasporto delle merci e per la tutela della proprietà.

Dovete spiegarmi (quello che ha detto il relatore non corrisponde alla realtà dei fatti) per quale motivo non volete autorizzare le forze di polizia ad utilizzare i sistemi satellitari, laddove sapete perfettamente che ciò può consentire di sanzionare le violazioni al codice. Voi siete quelli della «tolleranza zero», ma vi è anche la possibilità di introdurre un sistema che, se non è proprio a tolleranza zero, può comunque essere tarato: se non volete concedere questa possibilità è evidente che non volete consentire alle forze di polizia di fare i controlli per la sicurezza.

Mi sembra che la questione non vi interessi molto, però, signor Presidente, vorrei che fosse chiaro, almeno per quanto resterà di questo dibattito agli atti, che la maggioranza è orientata a non prendere in seria considerazione la possibilità di una tolleranza zero nei confronti di chi viola le norme del codice della strada.

GUBERT (*UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUBERT (*UDC*). Signor Presidente, nel chiedere di aggiungere la mia firma all'emendamento in esame, vorrei fare alcune considerazioni.

Constatiamo tutti come il rispetto delle regole sia piuttosto scarso e come la capacità delle forze di polizia di controllare le violazioni sia,

per evidenti ragioni, ridotta. Disponiamo di mezzi per migliorare la situazione. Si prendano allora tutte le precauzioni, anche tramite i regolamenti attuativi, per garantire il rispetto della *privacy*, ma si faccia il possibile affinché l'inosservanza delle regole non porti – questo è l'aspetto più importante – a conseguenze dannose per i cittadini che circolano sulle strade.

PASTORE (*FI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE (*FI*). Signor Presidente, sinceramente sono meravigliato per il livello del dibattito. Da quanto ho ascoltato dai suoi fautori, sembra che l'emendamento riguardi il controllo dei limiti di velocità. Non è così, colleghi, e vi invito a leggerlo.

L'emendamento prevede il controllo di qualsiasi mezzo circolante, per qualsiasi fine. Quindi, si amplia quel grande occhio che purtroppo già c'è, che può controllare coloro che sono dotati di sistemi di collegamento satellitare, come i navigatori, e sapere dove vanno, a che ora lasciano casa, a che ora arrivano in ufficio, se vanno in ufficio o da qualche altra parte, se vanno al ristorante, se incontrano qualcuno, paradossalmente anche chi incontrano.

Se si trattasse di un emendamento mirato al controllo della velocità e ai soggetti che già sono tenuti a subire tale controllo, il dibattito potrebbe essere svolto sui livelli che ho ascoltato finora, ma siccome è un emendamento... (*Commenti del senatore Fabris*).

Vi prego di leggerlo, così ci rendiamo conto, altrimenti si fa demagogia e non legislazione. (*Commenti della senatrice Donati*). Signor Presidente, lo leggo, tanto sono tre righe: «Oltre ai tradizionali controlli a terra, le forze di polizia stradale... (*Commenti dei senatori Fabris e Donati*).

PRESIDENTE. Senatrice Donati, la prego. (*Brusìo in Aula*). Colleghi, non discutete tra di voi. Sta parlando il senatore Pastore.

DONATI (*Verdi-U*). Non può dire bugie.

PRESIDENTE. Fate continuare il senatore Pastore.

PASTORE (*FI*). I colleghi non sanno cosa c'è scritto.

PRESIDENTE. Lo legga, allora.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Non l'hai letto.

PASTORE (*FI*). Dicevo: «Oltre ai tradizionali controlli a terra, le forze di polizia stradale potranno utilizzare anche sistemi di controllo sa-

tellitare che permettano l'individuazione di ogni singolo mezzo circolante». (Applausi dai Gruppi FI e UDC).

DONATI (*Verdi-U*). E allora?

PRESIDENTE. Dopo questa precisazione, invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Donati, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.0.2, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, passeremo ora all'esame dei successivi articoli. Dopodiché, in considerazione del fatto che sta iniziando la cerimonia del ventaglio, verranno svolte le sole dichiarazioni di voto finali; il voto finale con procedimento elettronico sull'intero provvedimento avverrà invece in altro momento, ovviamente non di questa seduta.

Avverto fin da ora che la seduta pomeridiana di oggi inizierà alle ore 17, anziché alle 16,30, con al primo punto all'ordine del giorno la conversione in legge del decreto-legge recante interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Passiamo pertanto all'esame dei successivi articoli. Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Come comunicato, non si procederà ad ulteriori votazioni in questa seduta antimeridiana e il voto finale con procedimento elettronico del presente provvedimento avverrà in altro momento.

Sull'ordine dei lavori

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, vorrei esprimere tutte le mie perplessità sulla circostanza che il voto, per il quale è richiesta la presenza del numero legale, venga rinviato ad altro momento semplicemente perché i colleghi se ne stanno per andare.

PRESIDENTE. È pervenuta da molti Capigruppo la richiesta di poter partecipare alla cerimonia in corso con il Presidente del Senato.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, sarebbe allora opportuno sospendere la seduta e rinviare le dichiarazioni di voto ed il voto finale ad altra seduta. Questo è un provvedimento calendarizzato da lungo tempo e la cui discussione in Aula è sempre proceduta nei ritagli di tempo.

PRESIDENTE. Senatrice Donati, nessuno preclude ai colleghi di rimanere in Aula. Nella fase delle dichiarazioni di voto finale – che per il momento annoverano quattro richiedenti la parola – nessuno impedisce ai colleghi che lo vogliano di rimanere. Restare in Aula o uscire è una loro opzione; noi, ovviamente, rimaniamo. Il fatto che non si voti adesso con procedimento elettronico non incide su tale presenza.

Non dovrei dirlo ma, come lei sa, l'esperienza suggerisce che quando sono in corso dichiarazioni di voto e si è in attesa di una votazione che magari avrà luogo dopo mezz'ora, i colleghi tendono ad uscire dall'Aula, salvo poi ritornarvi al momento del voto. Non c'è quindi alcuna diminuzione del suo titolo ad intervenire e ad avere l'ascolto che i colleghi riteranno di doverle prestare.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, mi permetto di insistere: non ho esigenze di platea intervenendo per dichiarazione di voto. Voglio soltanto ribadire che non si può stabilire che il voto finale è rinviato ad altra seduta a discrezione della Presidenza, quando questa evidentemente valuterà il momento più opportuno, anche in base alla presenza o meno del numero legale.

Mi consenta: siamo arrivati ad un livello di discrezionalità della Presidenza tale che la stessa decide quando mettere i provvedimenti in discussione, come farli slittare, come invertire l'ordine del giorno, come contingentare la discussione o rinviarla al giorno successivo; a questo punto, c'è

anche l'eventualità di separare le dichiarazioni di voto dalla votazione finale.

Contesto il rinvio ad altra seduta, che non sappiamo quale sarà, ma possiamo immaginarlo: probabilmente in prossimità di un voto di fiducia sulla manovra economica, per avere la garanzia che la maggioranza sia presente.

PRESIDENTE. No, senatrice Donati, la questione non è in tali termini. Lei sa bene che, pur essendo previsto il contingentamento dei tempi per questo testo, esso non è stato applicato e tutti hanno parlato per il tempo che hanno ritenuto. Non si può dire, quindi, che ci sia stato un atteggiamento fiscale da parte della Presidenza. Questo argomento non può essere invocato: avete parlato tutti, indipendentemente dai tempi fissati. Non c'è alcun elemento per affermazioni del genere.

È pervenuta una sollecitazione, da parte di numerosi Capigruppo di maggioranza e di opposizione, per partecipare alla cerimonia del ventaglio. Ciò non cambia nulla per quanto riguarda il voto finale del provvedimento al nostro esame. Ha infatti avuto luogo poco fa una votazione con procedimento elettronico ed è stata constatata un'ampia partecipazione dei senatori. La stessa situazione si sarebbe riprodotta anche nella circostanza del voto finale.

Quindi, non credo ci sia stato alcun *vulnus* della Presidenza nei confronti delle aspettative, ovviamente giuste, dell'Assemblea.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, io la stimo moltissimo e la ritengo persona troppo seria per non rendersi conto che, nel momento in cui ha dichiarato che il voto sarebbe stato, a discrezione della Presidenza, differito, ha dato la libertà di allontanarsi dall'Aula ai colleghi, che, ovviamente, ritenendo a questo punto non esservi più la votazione, e visto anche l'orario, abbandonano l'Aula. Innanzitutto, lo si eviti o si cerchi, nelle forme e modalità di espressione, almeno di salvare le apparenze.

La seconda contestazione la rivolgo ai Capigruppo, che dimostrano un'assoluta mancanza di rispetto verso i colleghi. Siccome i Capigruppo sono esonerati dall'obbligo di presenza in Aula, e quindi vanno e vengono perché hanno mille cose da fare, ci informano – bontà loro! – di dover partecipare anche alla cerimonia del ventaglio. E poiché non aspettiamo altro che di sapere cosa avverrà in quella cerimonia e come i nostri Capigruppo intenderanno commentare le parole del Presidente del Senato ai giornalisti ivi presenti, giustamente sospendiamo i lavori perché i Capigruppo devono, nelle loro molteplici attività, partecipare alla cerimonia del ventaglio.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, lei non può immaginare che la Presidenza vada a sindacare o intervenga nei rapporti tra i Capigruppo e i componenti dei rispettivi Gruppi. C'è una presunzione, non voglio dire *iuris et de iure*, ma almeno *iuris tantum*, in base alla quale, se numerosi Presidenti di Gruppo rivolgono alla Presidenza una tale sollecitazione, si presume esservi il consenso dei Gruppi stessi. Non si può immaginare che adesso si faccia il repertorio dei colleghi che erano d'accordo o che non lo erano.

Ci è pervenuta una sollecitazione, abbiamo lavorato a lungo, non c'è stato nessun richiamo al rispetto dei tempi, tutti hanno parlato come se non vi fosse alcun contingentamento dei tempi. È in corso una cerimonia che non riguarda la persona fisica del Presidente del Senato come tale, ma il Senato nel suo complesso; abbiamo votato tutti gli articoli del provvedimento e possiamo ora svolgere le dichiarazioni di voto finale. Non vedo cosa ci sia di drammatico in tutto questo. (*Brusio in Aula*).

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Ogni collega è libero di farsi trattare come crede. Non sto contestando il Presidente del Senato o il Presidente di turno: sto solo chiedendo ai Capigruppo, nelle modalità con cui interagiscono con i lavori dell'Aula, di tener conto che c'è anche qualcuno che sta svolgendo un lavoro che va rispettato. Informarci che addirittura non si vota ma che possiamo fare le dichiarazioni di voto finale mentre è in corso la cerimonia del ventaglio mi sembra di cattivissimo gusto a livello anche di rapporti interpersonali.

Mi associo a quanto detto dalla senatrice Donati: mi sembra eccessiva la discrezionalità, lasciata alla Presidenza, di decidere anche in che preciso momento procedere ad una votazione disgiunta dal dibattito che si è svolto in Aula.

Questa non è, signor Presidente, la trama di un film per cui rimane la *suspense* finale del voto né, tanto meno, posso avere la pretesa, con la mia dichiarazione di voto, di convincere chicchessia a cambiare idea, ma slegare del tutto il voto finale da una discussione che ha avuto il suo corso regolare in Aula – come giustamente ha sottolineato lei, in un confronto assolutamente civile e costruttivo – non è corretto.

Mi sembra, questa, un'organizzazione pessima dei nostri lavori; me lo lasci dire, signor Presidente, contestando anche i Capigruppo, di cui ritengo che comunque possiamo commentare l'operato, non certo intangibile.

PRESIDENTE. Nulla è intangibile. Sto riflettendo su quello che lei dice, su ciò che dicono altri colleghi e mi chiedo se ho sbagliato, quanto ho sbagliato, dove ho sbagliato e come ho sbagliato. Nulla è intangibile: non sono intangibili i Capigruppo e non è intangibile il Presidente, ci mancherebbe altro. Non mi pareva, fatto il calcolo dei profitti e delle perdite, per così dire, che vi fosse un *vulnus*, salvo, appunto, il garbo nei confronti del Presidente del Senato, che sta partecipando ad una cerimonia alla quale ci sono colleghi che intendono anch'essi intervenire.

È stato accertato, attraverso la votazione elettronica di poco fa, che non ci sarebbe stato alcun problema se si fosse votato immediatamente il provvedimento nel suo complesso. Non credo, quindi, che sia accaduto alcunché di drammatico.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2557 e 22

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, svolgerò una breve dichiarazione di voto, riconoscendo che, rispetto al contingentamento, la Presidenza ha adottato un criterio di grande disponibilità. Le mie critiche erano semplicemente riferite alla decisione sul del voto finale del provvedimento, rispetto al quale io stessa sono stata assai sollecitata a dare la mia disponibilità in diverse occasioni affinché potesse essere adottato da quest'Aula legislativa in modo assai rapido.

Entrando nel merito del provvedimento, credo che la discussione generale, l'illustrazione degli emendamenti e le relative dichiarazioni di voto abbiano già indicato quali erano e quali restano le obiezioni dei Verdi. Si tratta di un provvedimento di riordino normativo, verso un processo di liberalizzazione del trasporto di persone e merci. La parte che riguarda le persone ci trova concordi; le nostre obiezioni, invece, si concentrano sulla parte riferita al riassetto e al superamento dell'attuale sistema tariffario nel settore dell'autotrasporto di merci.

Da un lato giudichiamo positivamente il superamento del sistema a forcella, che indicava dei minimi e dei massimi a cui il comparto si doveva attenere; questo per due ragioni. In primo luogo perché – di fatto – il sistema era sostanzialmente inapplicato, a causa della giungla esistente nel settore e di contratti orari che in realtà, in concreto, ben poco rispettavano questa normativa; in secondo luogo, perché tutto ciò in realtà non ha affatto garantito un sistema di orientamento e di tutela ai fini dell'ambiente e della sicurezza, nonché del lavoro degli autotrasportatori in questo settore. Quindi, consideriamo certamente positivo, in un processo di liberalizzazione, il superamento del sistema a forcella.

Sulla base degli stessi elementi per cui riteniamo positivo il superamento di tale sistema, non giudichiamo invece favorevolmente le modalità con cui si procede verso il nuovo sistema tariffario, che sostanzialmente altro non è che una libera contrattazione tra le parti.

La ragione della nostra contrarietà risiede nel fatto che l'autotrasporto merci è un settore di grande rilevanza (oltre l'80 per cento delle merci viaggi su strada), coinvolge migliaia di autotrasportatori e ha un impatto relevantissimo sui processi di congestione e di traffico sulle nostre strade

ed autostrade, nonché un impatto assolutamente rilevante in termini ambientali, in ordine alle emissioni inquinanti in atmosfera.

A quest'ultimo riguardo, voglio ricordare che il settore dell'autotrasporto, congiuntamente, ovviamente al settore dei passeggeri, pesa per un quarto sulle emissioni di CO₂. Si tratta quindi di un elemento che, purtroppo, incide gravemente sull'incremento dei gas serra, e che è pertanto assolutamente indispensabile da controllare se vogliamo rispettare, come da più parti anche il Governo ha sottoscritto, il Protocollo di Kyoto.

Purtroppo, invece, con questo provvedimento si perde una buona occasione per adottare, da parte del Governo (e in questo caso anche della maggioranza e dell'Assemblea del Senato), nel settore dei trasporti delle politiche tese a favorire i sistemi di trasporto a minore impatto ambientale e a scoraggiare gli altri, in qualche modo premiando quei comportamenti virtuosi che non determinano un quantificabile aggravio nel settore del trasporto su strada.

Riteniamo, quindi, che tutte le politiche di sussidio, dirette e indirette, nel campo dell'autotrasporto, volte ad agevolare il settore, non abbiano motivo di esistere. Si tratta, infatti, di un settore che pesa in termini assai negativi dal punto di vista ambientale e dei costi sulla collettività. Il sistema tariffario era e resta una buona occasione per fare politiche di orientamento pubblico. Non ci convincono le strategie adottate da questo Governo.

Si punta, infatti, ad una liberalizzazione che a questo punto diventerà di mercato (non so se selvaggio, visto che anche l'attuale non è certamente molto regolato e civile, con il sistema a forcella). Il sistema di libera contrattazione tra le parti avrebbe dovuto viceversa, ad avviso del Gruppo dei Verdi, essere orientato verso politiche di sostegno ai comportamenti virtuosi e ai sistemi a basso impatto ambientale.

C'è, invece, un meccanismo assolutamente perverso che, da un lato, liberalizza – ripeto – le tariffe dell'autotrasporto e, dall'altro, tenta di inseguire la distorsione modale con piccole e piccolissime misure in proporzione all'impatto che si avrà sul sistema. Mi riferisco, ad esempio, agli incentivi all'intermodalità previsti dall'articolo 38 della legge n. 166 del 2002.

Queste sono le motivazioni che spiegano il voto contrario del Gruppo dei Verdi sul provvedimento in esame. Abbiamo tentato, sia in Commissione che in Aula, di orientare le politiche, attraverso meccanismi che premiano il riequilibrio modale a sistema tariffario vigente, e il trasporto di merci pericolose, attraverso sistemi più sicuri, come quello ferroviario o di cabotaggio costiero. Il nostro sistema tariffario disincentivava il carico a vuoto dei TIR, che troppo spesso intasano le nostre strade, alimentando una domanda crescente di nuove infrastrutture difficili da pagare e da realizzare a causa dei livelli di forte inurbamento delle nostre realtà e della morfologia del nostro territorio.

Il sistema complessivo aveva bisogno di essere orientato; ad esso, invece, non viene chiesta alcuna modalità di orientamento verso sistemi a minore impatto ambientale.

Ci preoccupa il fatto che questo sistema non costituisca un elemento portante di politica dei trasporti e che si diano, invece, semplicemente poche risorse per inseguire la distorsione modale, tentando disperatamente di raddrizzare una situazione che continua a vedere il trasporto su strada in crescita (nonostante i numeri dimostrino, negli ultimi mesi, un piccolo recupero del trasporto combinato ferrovia-strada). Proprio in tal senso, questi meccanismi e sistemi avrebbero bisogno di orientamenti tariffari.

Voglio riconoscere che il relatore e il Governo hanno accolto una proposta relativa al fatto che le controversie in atto, sulla base della legge n. 334 del 2001, dovranno essere superate entro quattro mesi; quindi, c'è l'indicazione di un termine preciso di superamento dell'attuale sistema e di chiusura di tutte le controversie, che rischiavano di essere mantenute in vita per lungo tempo, senza tuttavia creare un elemento di pulizia dell'intero sistema.

Voglio ricordare purtroppo anche il voto contrario espresso dall'Assemblea, a seguito dei pareri contrari del relatore e del rappresentante del Governo, rispetto alla possibilità per le forze di polizia stradale di utilizzare sistemi telematici e satellitari per controllare anche il trasporto su strada. Conosco le resistenze che insorgono nei vari settori quando si cerca di introdurre nuove tecnologie, al recepimento delle quali le norme devono essere coerentemente predisposte.

Arriva sempre prima la tecnologia e successivamente la norma di coordinamento. Anche questo indica una scarsa volontà del Governo e della maggioranza di mettere veramente sotto controllo l'intero sistema di trasporto su strada, anche in termini di equità e per evitare distorsioni della concorrenza o indebite pressioni da parte dei committenti sui vettori, l'anello debole dell'intero sistema.

Per tale ragione i Verdi voteranno contro il provvedimento, ritenendo questa un'occasione perduta per politiche di orientamento nel campo dei trasporti sostenibili.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, questo provvedimento, come abbiamo avuto modo di affermare in discussione generale, affida ad una disciplina di delega amplissima e sostanzialmente carente, a nostro giudizio, di adeguati principi e criteri direttivi, il riordino normativo di settori aventi rilevanti implicazioni economiche e sociali, quali sono quelli dell'autotrasporto di persone e di merci.

Tuttavia, gli sforzi e l'impegno dei Gruppi di opposizione in Commissione e la disponibilità del relatore e del Governo a recepire proposte emendative hanno attenuato le ragioni del dissenso rispetto all'impianto complessivo della delega. Il disegno di legge conserva - è vero - elementi di criticità quali la pluralità e la genericità degli oggetti di delega e la

mancanza di precisi criteri direttivi. Elementi, questi, che potrebbero dare il via libera per intervenire estesamente in settori estremamente delicati, che avrebbero imposto un confronto ben più ampio e partecipato nel Parlamento e nel Paese. Proprio al fine di moderare questa discrezionalità e di instaurare un confronto vero con i lavoratori del settore, auspichiamo che nella Consulta generale dell'autotrasporto siano chiamati anche i rappresentanti sindacali della CGIL, CISL e UIL, adesso esclusi.

Gli scarsi riferimenti alle esigenze di tutela dell'universalità del servizio di autotrasporto interregionale, così come la carenza di adeguate garanzie per gli utenti di un servizio di elevata qualità e sicurezza devono essere colmati in sede di predisposizione dei decreti delegati, avendo a riferimento principale e generale i territori disagiati e il rispetto delle fasce deboli.

La disposizione che prevede il superamento del sistema tariffario a forcilla per l'autotrasporto di merci, ovvero la previsione dell'individuazione di un sistema di certificazione di qualità da applicare al trasporto su strada di merci pericolose, derrate deperibili, rifiuti industriali e prodotti farmaceutici, seppur presenti non possono perdere la loro portata innovativa o annacquati in sede di esercizio della delega da parte del Governo, ma devono trovare un maggiore grado di incisività all'interno di un organico piano di riforma del settore.

Ancora, si invita ad avere maggiore considerazione al profilo del riparto delle competenze tra Stato e Regioni sussistente nella materia di «grandi reti di trasporto e di navigazione», come sancito dalla nostra Costituzione. La materia dei trasporti delle merci su gomma, infatti, oltre agli aspetti inerenti alla tutela della concorrenza, di esclusiva competenza statale, deve trovare uno spazio anche nell'ambito delle competenze legislative e concorrenti delle Regioni.

Infine, il Governo dovrà procedere ad un reale adeguamento delle disposizioni nazionali in materia di trasporto alla disciplina comunitaria, soprattutto in materia di tutela dei lavoratori che effettuano operazioni di autotrasporto e quella in materia di riconoscimento delle qualifiche professionali dei trasportatori.

In conclusione, per i succitati motivi, il Gruppo della Margherita non può esprimere un giudizio complessivamente negativo sul disegno di legge in questione; ritenendo che il provvedimento ha la potenzialità di recepire positivamente e correttamente le istanze di modernizzazione provenienti da questo rilevante settore dell'economia nazionale e l'orientamento normativo comunitario in materia di autotrasporto, dichiara il voto di astensione. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, ribadisco il giudizio espresso nel mio intervento iniziale sulla sostanziale non adeguatezza del disegno di legge che ci viene presentato alla complessa situazione in atto.

Naturalmente, il testo poteva essere migliorato durante la discussione in Aula. Osservo, però, che oggi non è stato accolto da parte della maggioranza alcuno degli emendamenti presentati dalla nostra parte politica. Quindi, quell'avanzamento che auspicavo e che si sarebbe dovuto determinare con la discussione in Aula non c'è stato.

Il contenuto del disegno di legge rappresenta un qualcosa rispetto al nulla. Vedo tuttavia un avanzamento non sufficiente per consentirmi di pronunciare un parere completamente positivo.

Nel voto finale, quindi, il nostro Gruppo si orienterà per l'astensione.

CHIRILLI (*FI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIRILLI (*FI*). Signor Presidente, abbiamo sostenuto con convinzione questo provvedimento proprio perché abbiamo ritenuto che con esso si sia raggiunta una tappa fondamentale in quel processo di rinnovamento del settore secondo un percorso di liberalizzazione dei servizi e di estensione della concorrenza. Principi, questi, che si ritrovano nel programma politico di Forza Italia, teso alla modernizzazione del Paese, al ripudio dell'assetto corporativo e protezionistico delle aziende. Questo testo è coerente con tali principi ed ottempera altresì alla sicurezza stradale per uno sviluppo sostenibile del trasporto delle merci del nostro Paese.

Mi conforta il fatto che il Governo abbia accolto come raccomandazione il mio ordine del giorno sull'incentivazione del lavoro notturno, sulla volontà di orientare il traffico delle merci verso un percorso equilibrato in cui si contemperino gli interessi delle imprese con quelli dei cittadini, i quali invocano il rispetto dell'ambiente e della sicurezza stradale.

Sono questi i motivi per cui ribadisco il voto favorevole di Forza Italia.

PEDRAZZINI (*LP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI (*LP*). Signor Presidente, intervengo per dichiarare il voto favorevole della Lega Nord a questo provvedimento, soprattutto perché dà inizio ad un processo di liberalizzazione di un settore di mercato strategico per il nostro Paese, dalla quale ci si aspetta, come conseguenza, una maggiore concorrenza e quindi un minor costo complessivo per la collettività. Oltretutto, si tratta di uno dei pochi modi che abbiamo per essere concorrenziali con gli altri Paesi contigui all'Italia e che sono particolarmente aggressivi in questo settore.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Un'altra volta! Avete parlato così tanto nel corso della mattinata che, se si esaminasse il contingentamento dei tempi, ci si accorgerebbe di quanto sia stata generosa la Presidenza.

Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, innanzitutto, per quanto riguarda l'ordine dei lavori, segnalo che avevamo comunicato – e ci era stato risposto che avevamo a disposizione quattro minuti per le dichiarazioni finali – il nostro intendimento di intervenire in dichiarazione di voto finale per annunciare il voto favorevole del nostro Gruppo al testo al nostro esame.

PRESIDENTE. Non risultava registrato, ma come vede non è accaduto nulla.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Parliamo talmente poco, e in quelle rare occasioni ci viene anche sottolineata l'eccessiva lunghezza dei nostri interventi. Ciò non risponde a verità, perché i tempi sono molto ridotti. Bisogna avere buonsenso ed equilibrio. Capita ben altro in quest'Aula!

Nelle poche occasioni in cui parliamo, cerchiamo di sottolineare gli aspetti che ci convincono, e questo è uno di quei casi. Il Governo e soprattutto il relatore in Commissione hanno svolto un lavoro che abbiamo apprezzato particolarmente; circa una decina di emendamenti da noi presentati in Commissione sono stati accolti. Sottolineo come questo provvedimento punti a dare una delega ampia al Governo in ordine a tre questioni: il riordino delle normative e l'adeguamento delle stesse alla disciplina comunitaria, la salvaguardia della concorrenza e la tutela della sicurezza della circolazione stradale.

Si tratta di una delega ampia; il Governo e la maggioranza, stando a quanto hanno dichiarato in Commissione e in Aula, dicono di voler utilizzare questa delega non solo per riformare il settore, per liberalizzarlo e garantire la concorrenza, ma anche per rafforzare le misure legate alla sicurezza stradale. Noi di ciò siamo consapevoli e ci auguriamo che il Governo mantenga fede alla parola data.

Il nostro voto favorevole si fonda su questo, perché abbiamo preso atto delle dichiarazioni che il Governo ha fatto in Commissione e in Aula, laddove sostiene, ad esempio, in ordine al tema della cosiddetta patente professionale, la volontà di utilizzare, nei limiti concessi dalle normative comunitarie, la delega stessa per introdurre tale strumento. È un fatto quanto mai importante, come ho avuto modo di dire in discussione generale e nell'esame degli emendamenti, alla luce del nuovo codice della strada, che peraltro già prevede sanzioni durissime nei confronti degli autotrasportatori.

Sottolineo questo perché non vorrei che passasse la convinzione che qui vi sia qui una sorta di *lobby* trasversale a difesa di una categoria: al contrario, noi siamo stati accusati – chi vi parla in modo particolare in passato, per le responsabilità che ha avuto – di aver elevato le sanzioni a carico dei professionisti della strada.

In quest'occasione si tratta piuttosto di distinguere le responsabilità, facendo in modo che vengano rispettati i riferimenti contenuti in vari testi di legge, a partire dalla Costituzione, laddove si afferma che le sanzioni devono essere commisurate alla personalità del soggetto sanzionato, alle sue condizioni economiche, in modo da non precludergli la possibilità di mantenere se stesso e la famiglia, e si ribadisce la necessità che la norma abbia finalità educative.

Sancire la diversità tra la patente ordinaria e quella professionale ci darà il modo di sanzionare in maniera diversa le violazioni al codice della strada.

Queste ed altre, contenute in un testo che chiedo di consegnare alla Presidenza per rispettare l'invito ad essere breve, sono le motivazioni che ci portano a votare a favore di questa legge delega, nella speranza che il Governo mantenga fede a quanto ha dichiarato più volte in quest'Aula.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza a consegnare il testo del suo intervento.

Come comunicato, rinvio il seguito della discussione dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

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 17, anziché alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,13*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (2557)

ORDINE DEL GIORNO

G100 (testo 2)

CHIRILLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge A.S. 2557 «Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose»;

raccomanda al Governo di orientare i propri atti al fine di utilizzare prevalentemente le ore notturne per il trasporto delle merci».

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione con il capoverso evidenziato che sostituisce l'altro: «impegna il Governo nell'ambito della previsione della preferenza per l'uso delle ore notturne per il trasporto delle merci, a recepire le disposizioni relative all'orario di lavoro giornaliero ed al riposo minimo giornaliero per gli autotrasportatori di cui al regolamento (CE) n. 3820 del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e di cui alla direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto».

ARTICOLO 1 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Approvato

(Delega al Governo per il riassetto normativo in materia di autotrasporto di persone e cose)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di:

a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale;

b) liberalizzazione regolata secondo i principi e i criteri direttivi di cui all'articolo 2 dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi;

c) organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive.

3. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi, entro la scadenza del termine previsto dal medesimo comma, alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso tale termine, i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4, o successivamente, questi ultimi sono prorogati di sessanta giorni.

4. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare, nel rispetto dei commi 2 e 3 del presente articolo e dei principi e dei criteri direttivi previsti dall'articolo 2, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1.

EMENDAMENTI

1.2

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, lettera b), sostituire la parola: «liberalizzazione» con la seguente: «riorganizzazione».

1.5

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e dell' Ambiente e della Tutela del Territorio».

1.6

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Le parole da: «Al comma 3» a: «con le seguenti» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: «entro trenta» con le seguenti: «entro novanta».

1.7

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Precluso

Al comma 3 sostituire le parole: «entro trenta giorni», con le seguenti: «entro sessanta giorni».

1.9

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Sopprimere il comma 4.

1.10

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Respinto

*Al comma 4, sostituire le parole: «Entro due anni», con le seguenti:
«Entro un anno».*

ARTICOLO 2 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 2.

Approvato con emendamenti

(Principi e criteri direttivi)

1. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 sono informati ai seguenti principi e criteri direttivi generali:

- a) riordino delle normative e adeguamento delle stesse alla disciplina comunitaria, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale;
- b) salvaguardia della concorrenza fra le imprese operanti nei settori dell'autotrasporto di merci e dell'autotrasporto di viaggiatori;
- c) tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale.
- d) introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 saranno inoltre informati ai seguenti principi e criteri direttivi specifici:

- a) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a):
 - 1) eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dal regime concessorio a quello autorizzativo;
 - 2) introduzione di parametri intesi ad elevare gli *standard* di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza;
 - 3) riordino dei servizi esistenti nel rispetto delle competenze regionali in materia di trasporto pubblico locale;
 - 4) riformulazione dell'apparato sanzionatorio, con riferimento, in particolare, alla previsione di sanzioni amministrative a carico delle imprese per la perdita dei requisiti necessari al rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio dei servizi, per il mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione, per gli adempimenti formali di carattere documentale;

b) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b):

1) superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella per l'autotrasporto di merci;

2) libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci;

3) responsabilità soggettiva del vettore ai sensi della normativa vigente e, ove accertata, del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, i quali agiscono nell'esercizio di un'attività d'impresa o di pubbliche funzioni, per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, per quanto riguarda, in particolare, il carico dei veicoli, i tempi di guida e di riposo dei conducenti e la velocità massima consentita;

4) previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto;

5) previsione della nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente per effetto delle violazioni di cui al precedente numero 3);

6) previsione, in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta, dell'applicazione degli usi e consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

7) previsione di criteri per definire i limiti del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate;

8) individuazione di un sistema di certificazione di qualità per particolari tipologie di trasporti su strada, come quelle delle merci pericolose, delle derrate deperibili, dei rifiuti industriali e dei prodotti farmaceutici, con definizione dei modi e dei tempi per attuare tale disposizione nel rispetto dell'autonomia di impresa e della normativa nazionale e comunitaria in materia di certificazione;

9) nel rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di tutela della concorrenza, possibilità di previsione di accordi di diritto privato, definiti fra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto, a seguito di autonome e concordi iniziative negoziali, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate;

10) introduzione di strumenti che consentano il pieno rispetto e il puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione;

c) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c):

1) riordino e razionalizzazione delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto, con attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto, istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 2284/TT del 6 febbraio 2003, delle funzioni di proposta di indirizzi e strategie di governo del settore, anche in materia di controlli, monitoraggio e studio;

2) riforma del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi con attribuzioni anche di compiti di gestione operativa;

3) nell'attuazione dei principi e dei criteri di cui ai numeri 1) e 2), garanzia dell'uniformità della regolamentazione e delle procedure, nonché tutela delle professionalità esistenti.

EMENDAMENTI

2.1

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: «aperto e concorrenziale» con le seguenti: «a concorrenza regolamentata».

2.2

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Id. em. 2.1

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: «aperto e concorrenziale» con le seguenti: «a concorrenza regolamentata».

2.3

THALER AUSSERHOFER, BETTA, KOFLER, MICHELINI, PETERLINI, PEDRINI

V. testo 2

Al comma 1, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano».

2.3 (testo 2)

THALER AUSSERHOFER, BETTA, KOFLER, MICHELINI, PETERLINI, PEDRINI

Approvato

Al comma 2, lettera a), numero 3), sostituire le parole: «nel rispetto delle competenze regionali» con le altre: «nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano».

2.4

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, lettera b), aggiungere in fine le seguenti parole: «nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e nell'osservanza dei rapporti di lavoro».

2.5DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN**Id. em. 2.4**

Al comma 1, lettera b), aggiungere in fine le seguenti parole: «nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e nell'osservanza dei rapporti di lavoro».

2.100

CHIRILLI

Ritirato

Al comma 1, lettera c), aggiungere in fine le seguenti parole: «ai sensi della raccomandazione 2004/345/CE, del 21 ottobre 2003».

2.7DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN**Respinto**

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis) riequilibrio modale del trasporto merci verso i sistemi a minore impatto ambientale, così come indicato dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, allegato come documento tecnico al DPR del 14 marzo 2001».

2.101

FABRIS

Ritirato

Al comma 1 sostituire la lettera d) con la seguente:

«d) introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi della direttiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e di passeggeri, e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126-bis del Codice della Strada ai fini dell'istituzione, in conformità con il principio della personalizzazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689, di una patente professionale per gli autotrasportatori che risulti autonoma e distinta dalle comuni patenti A e B».

2.150

IL RELATORE

Approvato

Al comma 2, lettera a), numero 1), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica»; alla lettera c), numero 1 e numero 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica».

2.11

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 2, lettera b), sostituire il numero 1) con il seguente:

«1) superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcina per l'autotrasporto merci, facendo salvi i limiti alla responsabilità del vettore disposti dalla legge 22 agosto 1985, n. 450;».

2.12

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 2, lettera b), numero 1), alle parole: «superamento del sistema», premettere le seguenti: «individuazione dei tempi e delle modalità per il».

2.13

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 2, lettera b), sostituire il numero 2) con il seguente:

«2) definizione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci in base ad una tariffa oraria, che concorra per il 75% all'ammontare delle tariffe, con correzioni parametrizzate al tonnello, che incidono per il restante 25% nella formazione delle stesse tariffe».

2.14

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 2, lettera b), numero 2), sostituire la parola: «libera» con le seguenti: «regolamentazione della».

2.15

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2 aggiungere il seguente:

«2-bis) introduzione di un criterio tariffario specifico per il trasporto su strada di merci pericolose, tale che la tariffa aumenti in maniera esponenziale rispetto alle distanze percorse».

2.16

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Improcedibile

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2 aggiungere il seguente:

«2-bis) incentivazioni tariffarie per il "viaggio di ritorno" a pieno carico per i mezzi di trasporto merci su strada».

2.17

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Improcedibile

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2 aggiungere il seguente:

«2-bis) sistema tariffario incentivante per la riorganizzazione del trasporto urbano con flotte di veicoli a basso impatto ambientale, coordinate anche attraverso sistemi telematici e in cui sia favorito il trasporto per conto terzi».

2.18

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Improcedibile

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2 aggiungere il seguente:

«2-bis) coerenza del sistema tariffario alle politiche di incentivazione del trasporto combinato, ai sensi dell'articolo 38 della legge 1º agosto 2002, n. 166».

2.19

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 2, lettera b), sostituire il numero 3), con il seguente:

«3) individuazione delle responsabilità del committente del caricatore e del proprietario delle merci che si trasferiscono a mezzo di vettore stradale per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, per quanto riguarda, in particolare, il carico dei veicoli, i tempi di guida e di riposo dei conducenti, la velocità massima consentita e la regolarità dei conducenti utilizzati dall'impresa di autotrasporto».

2.102

FABRIS

Respinto

Al comma 2, lettera b) al numero 3 sopprimere le parole: «, ove accertata,».

2.21

FABRIS

Respinto

Al comma 2, lettera b), numero 3), dopo le parole «e del proprietario delle merci,» inserire le seguenti: «nonché del soggetto responsabile delle operazioni di carico e scarico delle merci,».

2.25

FABRIS

Respinto

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 3), inserire il seguente:

«3-bis) previsione di specifiche responsabilità soggettive e oggettive ai sensi della normativa vigente del committente dei servizi di trasporto e del proprietario delle merci, nonché del soggetto responsabile delle operazioni di carico e scarico delle merci per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare in materia di carico di veicoli, tempi di guida e di riposo dei conducenti, velocità massima consentita».

2.27

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 2, lettera b), sostituire il numero 4), con il seguente:

«4) determinazione di obblighi e condizioni per l'utilizzo della forma scritta dei contratti nell'ambito dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi. Medesime indicazioni e definizioni dovranno essere formulate anche in ordine agli accordi metodologici o di settore».

2.30

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

V. testo 2

Al comma 2, lettera b), numero 5), aggiungere in fine le seguenti parole: «individuazione delle sanzioni della loro sistematicità e dell'autorità di controllo cui si affida la competenza in caso di responsabilità del committente, del caricatore e del proprietario delle merci di cui al numero 3)».

2.30 (testo 2)

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Le parole da: «Al comma 2» a: «committente» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 2, lettera b), numero 5), aggiungere in fine le seguenti parole: «individuazione, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle sanzioni della loro sistematicità e dell'autorità di controllo cui si affida la competenza in caso di responsabilità del committente, del caricatore e del proprietario delle merci di cui al numero 3)».

2.31

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

V. testo 2

Al comma 2, lettera b), al numero 5), aggiungere in fine le seguenti parole: «individuazione delle sanzioni, della loro sistematicità e dell'autorità di controllo cui si affida la competenza in caso di responsabilità del committente e del proprietario delle merci di cui al numero 3)».

2.31 (testo 2)

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Precluso

Al comma 2, lettera b), al numero 5), aggiungere in fine le seguenti parole: «individuazione, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle sanzioni, della loro sistematicità e dell'autorità di controllo cui si affida la competenza in caso di responsabilità del committente e del proprietario delle merci di cui al numero 3)».

2.32

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 2, lettera b), sopprimere il numero 6).

2.103

CHIRILLI

Ritirato

Al comma 2, lettera b), sopprimere il numero 7).

2.104

CHIRILLI

Ritirato

Al comma 2, lettera b), sostituire il numero 7) con il seguente: «Nel caso di perdita o avaria delle cose trasportate, applicazione dell'art. 1693 e seguenti del Codice civile».

2.35

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, PETRUCCIOLI, VISERTA COSTANTINI

Improcedibile

Al comma 2, lettera b), numero 8), alle parole: «individuazione di un sistema» premettere le seguenti: «se non già prevista da specifiche normative di settore, l'» e aggiungere in fine il seguente periodo: «Determinazione dei vantaggi economici ed operativi che scaturiscono dal sistema di qualificazione obbligatorio».

2.37

EUFEMI

Respinto

Al comma 2, lettera b), numero 8), sopprimere le parole: «delle derivate deperibili».

2.105

CHIRILLI

Ritirato

Al comma 2, lettera c), dopo il numero 1), aggiungere il seguente:

«1-bis) riordino della disciplina relativa all'albo professionale degli autotrasportatori ai sensi della direttiva 96/26/CE, concernente il riconoscimento delle qualifiche professionali dei trasportatori».

ORDINE DEL GIORNO

G2.100 (testo 2)

CHIRILLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge A.S. 2557 «Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose»;

impegna il Governo:

in riferimento al punto *a)*, dell'articolo 2, comma 1, a richiamare **in sede di decreto legislativo** espressamente i singoli atti comunitari cui i decreti legislativi **stessi** dovranno adeguarsi.

(*) Accolto dal Governo con le integrazioni evidenziate.

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO
AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 2**2.0.2**DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN**Respinto**

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-bis.

(Controlli)

1. Oltre ai tradizionali controlli a terra, le forze di polizia stradale potranno utilizzare anche sistemi di controllo satellitare che permettano l'individuazione di ogni singolo mezzo circolante».

ARTICOLI 3 E 4 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 3.

Approvato*(Abrogazioni)*

1. Le disposizioni di cui all'articolo 3 del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, convertito, con modificazioni, con legge 20 agosto 2001, n. 334, sono abrogate. È prevista la decadenza, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, delle azioni da esercitare. Per la composizione di tali controversie è data facoltà alle parti di procedere, di comune accordo, in sede arbitrale. Il collegio si esprime entro novanta giorni dalla sua investitura.

2. Per le azioni legali già in essere al momento dell'entrata in vigore della presente legge, è data facoltà alle parti di ricorrere alla composizione in sede extragiudiziale.

Art. 4.

Approvato*(Disposizione finanziaria)*

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Allegato B

Dichiarazione di voto del senatore Fabris sul disegno di legge n. 2557

Onorevoli colleghi, l'Udeur voterà comunque a favore del provvedimento al nostro esame perché esso, come già rilevato durante la discussione generale, contiene di per sé una serie di deleghe al Governo che se, come mi auguro accada, verranno concretamente attuate, saranno capaci di innovare veramente il settore dell'autotrasporto e migliorare la sicurezza stradale nel nostro Paese.

A questo proposito, la questione è emersa con evidenza proprio nel momento in cui, a seguito delle modifiche entrate in vigore l'estate scorsa con il nuovo Codice della strada, si sono previste sanzioni durissime nei confronti degli autotrasportatori. Sanzioni che inevitabilmente necessitano di una doverosa armonizzazione ai fini della concreta applicazione del principio, costituzionalmente sancito, di uguaglianza tra i cittadini. Una armonizzazione che questo provvedimento offre finalmente la possibilità di compiere.

Invero, durante la discussione degli emendamenti che sono stati presentati in 8^a Commissione, è stato approvato un mio emendamento – un emendamento inizialmente respinto dalla maggioranza e poi successivamente riformulato e approvato – che prevede l'introduzione di una normativa di coordinamento delle sanzioni previste dal Codice della strada per la categoria professionale degli autotrasportatori.

Con l'approvazione di quell'emendamento e pure in ragione dell'amplessissima delega concessa al Governo, si può giungere all'istituzione di una patente professionale per autotrasportatori.

Ovviamente sarà responsabilità del Governo sfruttare al massimo gli strumenti offerti da questo provvedimento.

Ma un primo, importante e cruciale risultato è stato raggiunto.

Mi auguro che il Governo continui a dimostrare saggezza sul punto e non si lasci scappare forse l'ultima opportunità che gli è offerta durante questa legislatura di istituire una patente professionale per gli autotrasportatori che risulti autonoma e distinta dalle comuni patenti di guida A e B.

Se infatti appare chiaro ed indiscutibile che l'utente professionale della strada, e cioè l'autotrasportatore, debba essere particolarmente rispettoso delle disposizioni di legge volte alla regolamentazione della circolazione, è parimenti certo che questa stessa categoria di persone è statisticamente più soggetta a commettere violazioni e per questo bisogna tutelarla.

Se proviamo a soppesare le diverse conseguenze che, a seguito di medesime violazioni, si ripercuotono sugli autotrasportatori piuttosto che sugli altri utenti della circolazione, si noterà subito una discrepanza nell'effetto punitivo della legge: si consideri, ad esempio, ciò che il ritiro della patente di guida significa per un autotrasportatore (impossibilità di

proseguire la propria attività, con grave pregiudizio economico per l'azienda e per se stesso) rispetto a chi opera in altri settori produttivi, che potrà continuare ad espletare il proprio lavoro, seppur con disagio, utilizzando mezzi di trasporto alternativi pubblici o privati.

Numerosi sono i riferimenti normativi che si possono citare al riguardo a sostegno di questo assunto. Riferimenti contenuti nella Costituzione (articoli 1, 3, 4, primo comma, 27, secondo comma), nel codice penale (articoli 132, comma 1, 133, 133-*bis*, comma 1), nel Codice della Strada (articoli 126-*bis* comma 1, 142 comma 11, 195 comma 2); infine, l'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689, (depenalizzazione), secondo cui: «nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dalla legge tra un limite minimo ed un limite massimo nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative, si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche».

L'esame comparato di queste norme mette in evidenza alcuni dei principi cardine del nostro ordinamento che non potevano e non possono essere considerati proprio nell'ambito di una legge delega di riforma del settore dell'autotrasporto che va ad incidere direttamente sulle responsabilità professionali di migliaia di cittadini.

Come tutti sanno, la certezza del diritto non può essere un'opinione e questo provvedimento non doveva prescindere in alcun modo dai principi di matrice costituzionale di uguaglianza dei cittadini davanti alla legge e del diritto-dovere al lavoro.

Sen. FABRIS

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
1	NOM.	Disegno di legge n. 2557. Em. 2.7, Donati e altri	188	186	004	042	140	094	RESP.
2	NOM.	DDL n. 2557. Em. 2.15, Donati e altri	194	192	003	046	143	097	RESP.
3	NOM.	DDL n. 2557. Prima parte em. 2.30, Brutti P. e altri	196	194	003	049	142	098	RESP.
4	NOM.	DDL n. 2557. Em. 2.37, Eufemi e Fabris	196	193	003	059	131	097	RESP.
5	NOM.	DDL n. 2557. Em. 2.0.2, Donati e altri	201	198	012	053	133	100	RESP.

F = Voto favorevole (in votazione palese)
 C = Voto contrario (in votazione palese)
 V = Partecipazione al voto (in votazione segreta)
 A = Astensione
 M = Senatore in congedo o missione
 P = Presidente di turno
 R = Richiedente la votazione e non votante
 - Le votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate
 - Ogni singolo elenco contiene fino a 22 votazioni
 - Agli elenchi e' premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto
 il risultato, l'esito di ogni singola votazione

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 1

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
AGGLIATI ANTONIO	C	C	C	C	C
AGONI SERGIO	C	C	C	C	C
ALBERTI CASELLATI MARIA ELISAB	C	C	C	C	C
AMATO GIULIANO					F
ANTONIONE ROBERTO	M	M	M	M	M
ARCHIUTTI GIACOMO	C	C	C	C	C
ASCIUTTI FRANCO	C	C	C	C	C
AZZOLLINI ANTONIO	C	C	C	C	C
BAIO DOSSI EMANUELA	F	F	F	F	F
BALBONI ALBERTO	C	C	C	C	C
BALDINI MASSIMO	M	M	M	M	M
BARATELLA FABIO	F	F	F	F	F
BARELLI PAOLO	C	C	C	C	C
BASSANINI FRANCO				F	
BATTAFARANO GIOVANNI VITTORIO	F	F	F	F	A
BATTAGLIA GIOVANNI	F	F	F	F	F
BATTISTI ALESSANDRO	F	F	F	F	
BEDIN TINO	F	F	F	F	F
BERGAMO UGO	C	C	C	C	C
BETTAMIO GIAMPAOLO	C	C		C	C
BETTONI BRANDANI MONICA	F	F	F	F	
BEVILACQUA FRANCESCO	C	C	C	C	C
BIANCONI LAURA	C	C	C	C	C
BOBBIO LUIGI	C	C	C	C	C
BOLDI ROSSANA LIDIA	C	C	C	C	C
BONATESTA MICHELE	C	C	C	C	C
BONAVITA MASSIMO	F	F			F
BONFIETTI DARIA			F	F	
BONGIORNO GIUSEPPE	C	C	C	C	C
BORDON WILLER	M	M	M	M	M
BOREA LEONZIO	C	C	C	C	C
BOSCETTO GABRIELE	C	C	C	C	C

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 2

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
BOSI FRANCESCO	M	M	M	M	M
BRIGNONE GUIDO	C	C	C	C	C
BRUTTI MASSIMO					F
BRUTTI PAOLO			F		F
BUCCIERO ETTORE		C	C	C	C
BUDIN MILOS				F	F
CALDEROLI ROBERTO	M	M	M	M	M
CALLEGARO LUCIANO	C	C	C	C	C
CALVI GUIDO				F	F
CAMBER GIULIO	C	C	C	C	C
CANTONI GIAMPIERO CARLO	C	C	C	C	C
CARRARA VALERIO	C	C	C	C	C
CARUSO ANTONINO	C	C	C	C	C
CASTAGNETTI GUGLIELMO	C	C	C	C	C
CASTELLANI PIERLUIGI					F
CASTELLI ROBERTO	M	M	M	M	M
CENTARO ROBERTO	C	C	C	C	C
CHINCARINI UMBERTO	C	C	C	C	C
CHIRILLI FRANCESCO	C	C	C	C	C
CHIUSOLI FRANCO	F	F	F	A	A
CICCANTI AMEDEO	M	M	M	M	M
CICOLANI ANGELO MARIA	C	C	C	C	C
CIRAMI MELCHIORRE	C	C	C	C	C
COLETTI TOMMASO	F				
COMINCIOLI ROMANO	C	C	C	C	F
COMPAGNA LUIGI	C	C	C	C	C
CONSOLO GIUSEPPE	C	C	C	C	C
CONTESTABILE DOMENICO		C	C	C	C
CORRADO ANDREA	C	C	C	C	C
COSTA ROSARIO GIORGIO	C	C	C	C	C
COZZOLINO CARMINE	C	C	C	C	C
CURSI CESARE	M	M	M	M	M

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 3

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
CURTO EUPREPIO	C	C	C	C	
D'ALI' ANTONIO	M	M	M	M	M
D'AMBROSIO ALFREDO	F	F	F	F	
D'ANDREA GIAMPAOLO VITTORIO	F		F	F	F
DANIELI FRANCO					F
DANIELI PAOLO	C	C	C	C	C
DANZI CORRADO	C	C	C	C	
DATO CINZIA					F
DE CORATO RICCARDO	C	C	C	C	C
DEGENNARO GIUSEPPE	M	M	M	M	M
DELL'UTRI MARCELLO			C		C
DELOGU MARIANO	C	C	C	C	C
DEL PENNINO ANTONIO	C	C	C	C	C
DEMASI VINCENZO	C	C	C	C	C
DE PAOLI ELIDIO	A	C	F	F	C
DE PETRIS LOREDANA	F	F			F
DE RIGO WALTER	C	C	C	C	C
DETTORI BRUNO		F			
DI GIROLAMO LEOPOLDO	F	F	F	F	F
D'IPPOLITO VITALE IDA	C	C	C	C	C
DONATI ANNA	F	F	F	F	F
D'ONOFRIO FRANCESCO	C	C	C		
EUFEMI MAURIZIO	C	C	C	F	F
FABBRI LUIGI	C	C	C	C	C
FABRIS MAURO	F			F	F
FALCIER LUCIANO	C	C	C	C	C
FALOMI ANTONIO			F		F
FASOLINO GAETANO	C	C	C	C	C
FASSONE ELVIO	F	F	F	F	A
FAVARO GIAN PIETRO	C	C	C	C	C
FEDERICI PASQUALINO LORENZO	C	C	C	C	F
FERRARA MARIO FRANCESCO	C	C	C	C	C

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 4

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
FILIPPELLI NICODEMO FRANCESCO	F	F	F	F	
FISICHELLA DOMENICO	P	P	P	P	
FLAMMIA ANGELO	F	F	F	F	F
FLORINO MICHELE	C	C	C	C	C
FORCIERI GIOVANNI LORENZO	M	M	M	M	M
FORLANI ALESSANDRO	C	C	C	C	C
FORMISANO ANIELLO	F				
FORTE MICHELE	C	C	C	C	C
FRANCO PAOLO	C	C			
FRANCO VITTORIA				F	F
GABURRO GIUSEPPE	C	C	C	F	C
GASBARRI MARIO		F		F	F
GENTILE ANTONIO	C	C	C	C	C
GIRFATTI ANTONIO	C	C	C	C	C
GIULIANO PASQUALE	C	C	C	C	C
GRECO MARIO	C	C	C	C	C
GRILLO LUIGI	C	C	C	C	C
GRILLOTTI LAMBERTO	C	C	C	C	C
GRUOSSO VITO	F	F	F	F	A
GUASTI VITTORIO	C	C	C	C	C
GUBERT RENZO	F	A	C	F	F
GUBETTI FURIO	C	C	C	C	C
GUERZONI LUCIANO		F	F	F	F
GUZZANTI PAOLO	C	C	C	C	
IANNUZZI RAFFAELE	M	M	M	M	M
IERVOLINO ANTONIO	C	C	C	F	C
IOANNUCCI MARIA CLAUDIA	C	C	C	C	C
IOVENE ANTONIO	F	F	F	F	F
IZZO COSIMO	C	C	C	C	C
KAPPLER DOMENICO	C	C	C	C	C
KOFLER ALOIS					A
LA LOGGIA ENRICO	M	M	M	M	M

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 5

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
LAURO SALVATORE	C	C	C	F	C
LEGNINI GIOVANNI	F	F	F	F	F
LONGHI ALEANDRO			F		F
MACONI LORIS GIUSEPPE	F	F	F	F	F
MAFFIOLI GRAZIANO	C	C	C	C	C
MAGISTRELLI MARINA	F	F		F	F
MAGNALBO* LUCIANO	M	M	M	M	M
MAINARDI GUIDO	C	C	C	C	C
MALAN LUCIO	M	M	M	M	M
MANFREDI LUIGI	C	C	C	C	C
MANIERI MARIA ROSARIA	F	F	F	F	
MANTICA ALFREDO	M	M	M	M	M
MANUNZA IGNAZIO	C	C	C	C	F
MANZELLA ANDREA	M	M	M	M	M
MANZIONE ROBERTO	F	F	F	F	
MARANO SALVATORE	C	C	C	C	C
MARINO LUIGI		F	F		F
MASCIONI GIUSEPPE	F	F	F	F	F
MASSUCCO ALBERTO FELICE S.	C	C	C	C	C
MEDURI RENATO	C	C	C	C	C
MELELEO SALVATORE	C	C	C	C	C
MENARDI GIUSEPPE	C	C	C	C	C
MICHELINI RENZO	A	A	A		A
MINARDO RICCARDO	C	C	C	C	C
MODICA LUCIANO	F	F	F	F	F
MONCADA LO GIUDICE GINO	C	C	C	C	C
MONTALBANO ACCURSIO					A
MONTI CESARINO	C	C	C	C	A
MONTICONE ALBERTO	F	F	F	F	
MONTINO ESTERINO		F	F	F	F
MORANDO ANTONIO ENRICO					F
MORO FRANCESCO	F			R	

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 6

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
MORRA CARMELO	C	C	C	C	C
MORSELLI STEFANO	C	C	C	C	C
MUGNAI FRANCO	C	C	C	C	C
MULAS GIUSEPPE	C	C	C	C	C
MURINEDDU GIOVANNI PIETRO			F	F	F
NESSA PASQUALE	C	C	C	C	C
NOCCO GIUSEPPE ONORATO B.	C	C	C	C	C
NOVI EMIDDIO	C	C	C	C	C
OGNIBENE LIBORIO	C	C	C	F	C
PACE LODOVICO	C	C	C	C	C
PAGANO MARIA GRAZIA		F	F	F	F
PAGLIARULO GIANFRANCO				F	
PALOMBO MARIO	C	C	C	C	C
PASCARELLA GAETANO		F	F	F	
PASINATO ANTONIO DOMENICO	C	C	C	C	C
PASQUINI GIANCARLO	F	F	F	F	F
PASTORE ANDREA	C	C	C	C	C
PEDRAZZINI CELESTINO	C	C	C	C	C
PEDRIZZI RICCARDO	C	C	C	C	C
PELLEGRINO GAETANO ANTONIO	M	M	M	M	M
PELLICINI PIERO	C	C	C	C	C
PERUZZOTTI LUIGI	C	C	C	C	C
PESSINA VITTORIO	C	C	C	C	C
PETERLINI OSKAR	A	A	A	A	A
PETRINI PIERLUIGI	F	F	F	F	
PETRUCCIOLI CLAUDIO				F	
PIANETTA ENRICO	C	C	C	C	C
PICCIONI LORENZO	C	C	C	C	C
PIROVANO ETTORE	C	C	C	C	C
PIZZINATO ANTONIO				F	
PONTONE FRANCESCO	C	C	C	C	C
PONZO EGIDIO LUIGI	C	C	C	C	C

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 7

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
PROVERA FIORELLO	C	C	C	C	C
RIGONI ANDREA	F	F	F	F	
RIPAMONTI NATALE	F	F	F	F	F
RIZZI ENRICO	C	C	C	C	C
RONCONI MAURIZIO	C	C	C	C	C
ROTONDO ANTONIO		F	F	F	F
RUVOLO GIUSEPPE	C	C	C	C	C
SALERNO ROBERTO					C
SALINI ROCCO	C	C	C	C	C
SALZANO FRANCESCO	C	C	C	F	C
SAMBIN STANISLAO ALESSANDRO	C	C	C	C	C
SANZARELLO SEBASTIANO	C	C	C	C	C
SAPORITO LEARCO	C	C	C	C	C
SCARABOSIO ALDO	C	C	C	C	C
SCHIFANI RENATO GIUSEPPE	C	C	C	C	C
SCOTTI LUIGI	C	C	C	C	C
SEMERARO GIUSEPPE	C	C	C	C	C
SESTINI GRAZIA	M	M	M	M	M
SILIQVINI MARIA GRAZIA	M	M	M	M	M
SODANO CALOGERO	C	C	C	C	C
SPECCHIA GIUSEPPE	C	C	C	C	C
STIFFONI PIERGIORGIO	C	C	C		C
SUDANO DOMENICO	C	C	C	F	C
TAROLLI IVO	C	C	C	C	C
TATO' FILOMENO BIAGIO	C	C	C	C	C
TESSITORE FULVIO	F	F	F	F	F
THALER HELGA	A		A	A	A
TIRELLI FRANCESCO	C	C	C	C	
TOFANI ORESTE	C	C	C	C	C
TOMASSINI ANTONIO	C	C	C	C	C
TONINI GIORGIO		F	F	F	
TRAVAGLIA SERGIO	C	C	C	C	C

0

Seduta N. 0648 del 28-07-2004 Pagina 8

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
TREDESE FLAVIO	C	C	C	C	C
TREMATERRA GINO	C	C	C	C	C
TREU TIZIANO			F		
TUNIS GIANFRANCO	C	C	C	C	C
TURCI LANFRANCO					A
ULIVI ROBERTO	C	C	C	C	C
VALDITARA GIUSEPPE	C	C	C	C	C
VALLONE GIUSEPPE		F			F
VANZO ANTONIO GIANFRANCO	C	C	C	C	C
VEGAS GIUSEPPE	M	M	M	M	M
VENTUCCI COSIMO	M	M	M	M	M
VERALDI DONATO TOMMASO	F		F	F	F
VICINI ANTONIO	F	F	F	F	F
VISERTA COSTANTINI BRUNO	F	F	F	F	
VIVIANI LUIGI		F	F	F	F
VIZZINI CARLO	C	C	C	C	A
ZANCAN GIAMPAOLO	F	F	F	F	F
ZANOLETTI TOMASO	C	C	C	C	C
ZAPPACOSTA LUCIO	C	C	C	C	C
ZAVOLI SERGIO WOLMAR	F	F	F	F	F
ZICCONI GUIDO	C	C	C	F	C
ZORZOLI ALBERTO PIETRO MARIA	C	C	C	C	C

Commissioni permanenti, variazioni nella composizione

Il Presidente del Gruppo Misto ha comunicato che il senatore Biscardini entra a far parte della 4^a Commissione permanente (Difesa).

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

On. Bornacin ed altri; On. Bielli ed altri; On. Barbieri
Nuove norme in favore delle vittime del terrorismo e delle stragi di tale matrice (3069)
(presentato in data **28/07/2004**)
C. 2725 approvato in un testo unificato dalla Camera dei deputati (TU con C. 3105, C. 4148)

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Sen. D'Ippolito Ida
Modifica della «provincia di Catanzaro» con «Catanzaro-Lamezia Terme» (3065)
(presentato in data **27/07/2004**)

Sen. Battaglia Antonio
Disposizioni per lo sviluppo della produzione di energia solare (3066)
(presentato in data **27/07/2004**)

Sen. Battaglia Antonio
Disposizioni per incentivare le attività svolte dagli agricoltori in favore dell'ambiente (3067)
(presentato in data **27/07/2004**)

Sen. Bassanini Franco, Mancino Nicola, Vitali Walter, Villone Massimo, Battisti Alessandro, Petrini Pierluigi, Passigli Stefano
Disposizioni in materia di coordinamento della finanza dello Stato, delle Regioni, delle Province, dei Comuni e delle Città metropolitane – Attuazione dell'articolo 119 della Costituzione (3068)
(presentato in data **28/07/2004**)

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 4^a Commissione permanente (Difesa) ha approvato il disegno di legge: Deputati Selva e Ramponi. – «Proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali» (3042) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Disegni di legge, ritiro

Il senatore Roberto Ulivi ha dichiarato di ritirare il disegno di legge: Ulivi. – «Disciplina per la regolamentazione del settore delle piante officinali ad uso erboristico e medicinale» (2974).

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettere in data 23 luglio 2004, ha inviato, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria:

dell'Istituto nazionale per il commercio estero (ICE), per gli esercizi dal 2000 al 2002 (*Doc. XV, n. 260*). Detto documento è stato deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5^a e alla 10^a Commissione permanente;

dell'Ente nazionale delle sementi elette (ENSE), per gli esercizi dal 2001 al 2003 (*Doc. XV, n. 261*). Detto documento è stato deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5^a e alla 9^a Commissione permanente;

dell'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT), per gli esercizi 2002 e 2003 (*Doc. XV, n. 262*). Detto documento è stato deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5^a e alla 10^a Commissione permanente.

Alle determinazioni sono allegati i documenti fatti pervenire dagli enti suddetti ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della legge stessa.

Interrogazioni

PASTORE. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

il Circolo Aternino di Pescara ha rappresentato, dagli ultimi anni dell'800 e fino alla fine della Seconda guerra mondiale, il punto di riferimento storico, culturale e sociale della città;

la sua sede, in piazza Garibaldi, contigua con casa D'Annunzio, ha visto la frequentazione assidua del Poeta (che ne ricorda le ore piacevolmente trascorse anche in una lettera scritta nella notte precedente la missione sul Cattaro), di M. Cascella, di Michetti, di F.P. Tosti e degli altri artisti del «Cenacolo» e per ultimo, ma solo in ordine di tempo, di Ennio Flaiano, la cui casa natale sorge a pochi metri dall'edificio;

dal balcone centrale del Circolo, il 21 agosto del 1923, Benito Mussolini, in visita ad una Pescara non ancora unificata con Castellammare Adriatico, pronunciò uno storico discorso «alle magnifiche legioni abruzzesi e molisane», di cui restano eloquenti fotografie;

puttrotto, durante il bombardamento alleato su Pescara del 14 settembre 1943, la facciata del Circolo fu in buona parte distrutta, talché ne è rimasta riconoscibile solo una piccola parete, pur essendo quasi intatta la parte retrostante, che confina con l'antico carcere borbonico;

da allora l'edificio, anziché divenire oggetto di interventi di restauro, fu, negli anni '60, ulteriormente violato da parte del Comune, che ne è proprietario, attraverso una incredibile cessione a privati di una sia pur piccola parte del piano terreno;

solo nei primi anni '90 l'Amministrazione comunale dell'epoca fece predisporre un progetto di ricostruzione, riqualificazione e restauro che, però, non ebbe seguito;

nel febbraio del 2001, per iniziativa di parlamentari, ecclesiastici, docenti universitari e professionisti di Pescara, fu costituita l'Associazione Circolo Aternino, senza scopo di lucro, alla cui Presidenza fu eletto il Sindaco dell'epoca il quale, unitamente all'intera Amministrazione comunale, si prodigò nella ricerca di una soluzione, anche finanziaria, che consentisse la realizzazione del progetto di ricostruzione dell'edificio del Circolo, di proprietà comunale, la cui gestione sarebbe stata affidata all'Associazione costituita, senza perciò gravarne le casse comunali;

il cambio di amministrazione del 2003 ha, però, provocato una nuova paralisi di tali iniziative e solo una campagna di stampa partita qualche giorno fa, su encomiabile iniziativa del quotidiano «Libero», cui hanno aderito uomini di cultura, imprenditori e personaggi politici, ha riportato all'attenzione dell'opinione pubblica il vergognoso degrado in cui versa uno degli edifici di maggior valenza storico - culturale della città e della intera regione;

puttrotto, la sensibilità di tanti esponenti della cultura, della politica e dell'arte non solo abruzzesi non ha trovato alcun riscontro nella attuale Amministrazione comunale di Pescara che è risultata e tuttora risulta assolutamente sorda e disinteressata alla vicenda;

infatti, come ampiamente riportato dalla stampa locale, in possesso dell'interrogante, il sindaco D'Alfonso ha liquidato la questione, dopo tanti giorni di assoluto silenzio, con due sole parole, «Riabiliteremo l'Aternino», senza che poi a questa frase sibillina sia conseguita alcuna iniziativa, mentre il suo Assessore alla cultura aveva invitato i giornalisti a lasciar perdere «quel piccolo rudere... non lo trovo affatto fascinoso...»,

si chiede di conoscere se e quali iniziative il Ministro in indirizzo, anche di concerto con la Regione Abruzzo e gli Enti locali interessati, intenda intraprendere per rimuovere la situazione sopra descritta e per resti-

tuire dignità ad un luogo così carico di valenza storica e culturale per la città di Pescara e per l'intera regione.

(3-01702)

PILONI, MONTI, RIPAMONTI, TREU, MALABARBA, CHIUSOLI, PAGLIARULO, BARATELLA, VANZO, BISCARDINI, FABBRI, PESSINA. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che:

con autorizzazione del Ministero delle attività produttive, la gestione commissariale della società Postalmarket (Milano) ha provveduto a cedere la società stessa a Bernardi Confezioni Srl (divenuta Postalmarket Spa);

in seguito alla cessione, presso il Ministero del lavoro, è stato sottoscritto un accordo per la ripresa produttiva e per un piano di sviluppo che in prospettiva assicurava il posto di lavoro all'insieme dei lavoratori. Molti lavoratori attualmente sono in cassa integrazione;

in seguito, il TAR della Lombardia, su istanza della Banca Anton-Veneta, ha emesso una sentenza che imporrebbe l'annullamento della vendita, con il rischio di rimettere tutto in discussione,

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative abbia assunto e intenda adottare il Ministro in indirizzo al fine di assicurare innanzitutto il posto di lavoro ai dipendenti della Postalmarket.

(3-01703)

FALOMI, DETTORI, MURINEDDU, IOVENE, BRUTTI Paolo, CAMBURSANO, DE PETRIS, DONATI, BONFIETTI, CADDEO. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno e per gli affari regionali.* – Premesso:

che fino al 20 maggio 2002 la Regione autonoma della Sardegna ha affidato il servizio di noleggio di autovetture di rappresentanza con autista *ad personam* alla Ditta Traietti senza alcuna gara ed in violazione delle disposizioni comunitarie;

che la suddetta ditta ha svolto finora il servizio percependo un canone mensile di oltre 59.000 euro;

che in data 20 maggio 2002 la Regione autonoma della Sardegna ha finalmente proceduto a mettere in gara il servizio sopra menzionato per un valore presuntivo di 2,25 milioni di euro nel triennio;

che alla gara, oltre alla Ditta Traietti, ha partecipato anche l'impresa cooperativa CTP (Consorzio trasporto persone), unitamente alla sua consociata S.A.R. Soc. Coop.a r.l.;

che dopo un tentativo fallito di escluderlo con motivazioni risibili il CTP si è aggiudicato provvisoriamente, in data 16 dicembre 2002, l'appalto del servizio, avendo offerto un prezzo pari a un canone mensile di 27.000 euro a fronte dell'offerta della Ditta Traietti di un canone mensile superiore ai 59.000 euro;

che, nonostante l'evidente ed enorme vantaggio finanziario conseguibile dalla Regione autonoma della Sardegna nell'espletamento del servizio, dopo l'aggiudicazione provvisoria è iniziata una lunga e defatigante

verifica del possesso dei requisiti giuridici, previdenziali, professionali e tributari da parte del CTP;

che tale fase di verifica si è protratta ingiustificatamente fino al 30 luglio 2003 nonostante che il CTP abbia svolto e svolga il servizio in questione a favore di importanti enti pubblici e società a partecipazione statale;

che la verifica del possesso dei requisiti si è conclusa con la constatazione della correttezza della offerta economica presentata dal CTP e con l'aggiudicazione ad esso dell'appalto;

che durante il lungo tempo trascorso dalla aggiudicazione provvisoria la Ditta Traietti ha continuato a svolgere il servizio al prezzo enorme di 59.000 euro mensili;

che in data 14 agosto 2003, nelle more dell'inizio del servizio concordato con la Regione per il 1° settembre 2003, la Ditta Traietti notificava al CTP il ricorso al TAR della Sardegna con il quale veniva impugnata l'aggiudicazione dell'appalto chiedendone in via cautelare la sospensione;

che il TAR della Sardegna in data 28 agosto 2003 rigettava la richiesta di sospensione rinviando al 3 dicembre successivo il giudizio di merito;

che la Ditta Traietti, mentre il CTP iniziava finalmente il servizio, impugnava dinanzi al Consiglio di Stato la suddetta ordinanza del TAR della Sardegna;

che il Consiglio di Stato ha accolto l'appello ai soli fini del riesame da parte dell'Amministrazione regionale della posizione dei due concorrenti in relazione alla presentazione della documentazione prevista dalla legge n. 68/99 relativa al diritto al lavoro dei disabili;

che, a questo punto, la Regione autonoma della Sardegna con una decisione sorprendente decideva di ricorrere alla assegnazione del servizio ricorrendo alla trattativa privata ma sentendo un solo concorrente, la Ditta Traietti;

che la suddetta Ditta, nonostante in sede di gara avesse avanzato una offerta di oltre 59.000 euro, ha accettato di svolgere il servizio per un canone mensile di 27.000 euro, cioè lo stesso prezzo offerto dal CTP;

considerato che a conclusione di questa lunga e travagliata vicenda l'unico risultato ottenuto è che la Ditta Traietti ha continuato per quasi un anno a svolgere il servizio al prezzo scandaloso di 59.000 euro mensili e che il servizio le è stato riaffidato con una procedura di trattativa privata scorretta e di dubbia legittimità,

si chiede di conoscere quale sia la valutazione dei Ministri su tutta la vicenda, se non ravvisino nel comportamento degli organi competenti della Regione autonoma della Sardegna un grave danno per le finanze pubbliche regionali e nazionali e se intendano intraprendere iniziative per sollevare presso la Corte dei Conti un giudizio di danno patrimoniale.

(3-01704)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

STANISCI. – *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* –
Premesso che:

le abbondanti piogge abbattutesi nei primi giorni di giugno hanno interessato il 70-80% delle colture vitivinicole del territorio di Brindisi, determinando situazioni molto gravi per l'economia delle aziende agricole e per tutto il comparto agricolo brindisino che da anni subisce, a causa delle calamità naturali, ingenti danni sia alle colture sia ai prodotti;

come già evidenziato in precedenti interrogazioni, gli agricoltori non hanno ancora ricevuto i finanziamenti pregressi per la siccità che ha colpito il territorio brindisino negli anni 1989-1990-1991 e quelli inerenti le piogge torrenziali del 2001; l'agricoltura, in questo modo, è già in ginocchio ma, come se non bastasse, ad allarmare gli agricoltori e le aziende agricole, nella giornata del 26 luglio 2004 un nubifragio durato per l'intera giornata ha colpito l'intera provincia di Brindisi con ripercussioni sull'agricoltura che potranno essere verificate solo nei prossimi giorni e che non si prevedono, sicuramente, rassicuranti;

il comparto agricolo, che ha sempre rappresentato nella provincia di Brindisi una fonte di reddito per migliaia di addetti ai lavori nella filiera e negli indotti e per le rispettive famiglie, è stato ancora una volta messo a dura prova dalle calamità naturali;

non si può continuare a far finta di nulla di fronte ad una categoria costretta alla continua constatazione di danni,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno:

che, in attesa della quantificazione dei danni del nubifragio del 26 luglio, venga proclamato lo stato di calamità naturale per le zone colpite dalle piogge, con la conseguente sospensione dei contributi previdenziali a carico delle imprese danneggiate;

che siano previsti reali e consistenti interventi straordinari a vantaggio delle cooperative vitivinicole che, avendo aderito ai patti territoriali per l'agricoltura, corrono ora il serio rischio di perdere le somme investite in precedenza;

che siano effettuati i versamenti a favore delle aziende colpite negli anni 1989-1990-1991 da siccità e nel 2001 da piogge torrenziali;

che la Regione Puglia verifichi con estrema urgenza i danni causati dal nubifragio del 26 luglio, al fine di poter quantificare l'ammontare delle somme dovute, da erogare con solerzia alle singole aziende del Brindisino;

che vengano riconosciute le giornate lavorative ai lavoratori dipendenti del settore agricolo.

(4-07160)

BATTAFARANO. – *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.*

– Premesso:

che nel corso del 2004, e ancora negli ultimi giorni, il territorio della provincia di Taranto è stato colpito da piogge persistenti;

che il maltempo ha procurato ingenti danni a numerose aziende;

che si rende pertanto necessario da parte del Governo dichiarare lo stato di calamità naturale, in particolare per le località di Grottaglie, Palagianello, Ginosa, Castellaneta, Palagiano, Massafra,

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo in merito alla situazione sopra descritta;

se non si ritenga di intervenire:

per accelerare la liquidazione dei rimborsi per le precedenti calamità naturali;

per garantire le agevolazioni del credito agrario;

per dilazionare i contributi previdenziali per le aziende agricole che hanno accusato danni;

per riconoscere i contributi previdenziali figurativi ai lavoratori stagionali rimasti senza occupazione.

(4-07161)

MULAS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che il tratto di strada compreso tra Golfo Aranci e Olbia è molto movimentato ogni giorno dell'anno;

che, con l'accrescersi del turismo, concentrato principalmente nella stagione estiva, l'affluenza delle auto è aumentata notevolmente;

che, nonostante il consistente traffico locale, la strada presenta tratti molto pericolosi e certamente insufficienti a sopportare l'imponente mole di traffico, come l'elevato numero di incidenti sta a dimostrare;

rilevato che, nonostante l'intensità del traffico, in questo momento la situazione è ulteriormente peggiorata a causa dei numerosi lavori che sono stati eseguiti per l'installazione di sottoservizi, senza che sia stata ripristinata in modo adeguato la sede stradale e la segnaletica, in particolare quella orizzontale,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sulla situazione sopra descritta;

se il Ministro in indirizzo non ritenga di sollecitare l'ANAS affinché provveda rapidamente alla conclusione dei lavori in corso, al ripristino della segnaletica stradale ed al suo potenziamento nei tratti più pericolosi, garantendo così maggiori livelli di sicurezza per l'utenza stradale.

(4-07162)

PERUZZOTTI. – *Ai Ministri dell'interno e della salute.* – Premesso che:

é stato bandito un concorso interno per la nomina di 27 vice periti tecnici caposala, al quale possono accedere candidati in possesso di un semplice diploma d'istruzione di secondo grado;

contrariamente a quanto previsto per la partecipazione a pubblici concorsi, non vi è quindi l'obbligo per i suddetti candidati di esibire il diploma specialistico, necessario per l'esercizio dell'attività inerente al profilo professionale per il quale si concorre, tant'è che negli scorsi anni sarebbero stati banditi altri due concorsi per la copertura delle qualifiche professionali di vice revisore infermiere e perito fisioterapista;

considerato che:

l'assolvimento delle citate funzioni richiede una qualificata preparazione professionale, frutto di comprovate abilitazioni, il cui raggiungimento comporta la partecipazione a corsi di durata triennale;

i citati concorsi, per titoli di servizio ed esami, di solito prevedono lo svolgimento di prove scritte ed orali su materie attinenti ai tipi di specializzazione richiesti dal bando di concorso e tendenti ad accertare il possesso delle capacità professionali per assolvere le relative funzioni paramediche;

la stessa Direzione centrale della Sanità avrebbe emanato una circolare *ad hoc*, allo scopo di impedire che il personale di ruolo, in servizio presso i servizi sanitari dell'Amministrazione della Polizia di Stato, privo dei relativi diplomi di abilitazione specialistica, potesse «materialmente» svolgere l'attività di infermiere, fisioterapista, ecc., profilando la sola possibilità di impiegare detto personale in mansioni di tipo amministrativo;

nonostante la richiesta di chiarimenti da parte di alcuni Sindacati di categoria, tra cui il CONSAP, l'Amministrazione della Polizia di Stato continuerebbe a mantenere dette inedite modalità concorsuali, probabilmente per consentire a questo anomalo personale di ruolo di poter beneficiare della cosiddetta «progressione in carriera»;

la nostra Costituzione considera il concorso uno strumento atto a garantire la legalità e l'imparzialità delle assunzioni nel settore statale e pubblico,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano che la prassi seguita dall'Amministrazione della Polizia di Stato contraddica quanto stabilito dall'Ordinamento, che prevede l'indizione dei concorsi interni per consentire ai dipendenti di amministrazioni statali o pubbliche di passare ad una qualifica superiore, purché in possesso dei titoli comprovanti una certa esperienza maturata nel settore (particolari studi, servizi prestati), presupponendo quindi il possesso dei titoli specialistici previsti dalla legge per l'esercizio dell'attività propria del profilo professionale che si ricopre. Nel caso di specie, i titoli risulterebbero mancanti;

se e quali iniziative intendano intraprendere e, nel caso, se non ritengano che, nel frattempo, sarebbe quanto meno opportuno sospendere il concorso interno per la nomina a vice perito tecnico caposala.

(4-07163)

SPECCHIA. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che già lo scorso anno l'interrogante ha presentato un atto di sindacato ispettivo sulla incomprensibile decisione di chiudere, nelle ore pomeridiane del periodo estivo, l'Ufficio centrale delle Poste a Fasano (Brindisi);

che dai responsabili provinciali e regionali, contattati dallo scrivente, fu sostenuto che il grave inconveniente non si sarebbe più ripetuto negli anni successivi;

che invece anche quest'anno è ricomparso il cartello con il quale viene comunicato che gli uffici resteranno aperti al pubblico dalle ore 8 alle 13,30 e che il sabato la chiusura verrà anticipata di un'altra ora;

che nello stesso avviso viene suggerito di rivolgersi nelle ore pomeridiane all'ufficio postale più vicino, che poi è quello di Ostuni, distante circa 30 chilometri;

che si tratta di una decisione assolutamente non condivisibile e non accettabile, che dimostra come le Poste Italiane sembrano non conoscere che Fasano è la seconda città, e non soltanto per numero di abitanti, dopo il capoluogo provinciale e che è interessata da una consistente attività turistica, presente in particolare nel periodo estivo;

che ovviamente vi sono proteste da parte dei cittadini e dei turisti ed anche da parte dell'Amministrazione comunale;

rilevato che è necessario ripristinare il servizio per l'intera giornata presso l'Ufficio centrale delle Poste di Fasano, senza possibilità di scusanti per il solito ritornello sulla carenza di personale e la necessità delle ferie per gli operatori,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda assumere urgenti iniziative al riguardo presso le Poste Italiane.

(4-07164)

MALABARBA, PIZZINATO, RIPAMONTI. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e della difesa.* – Premesso che:

l'importanza strategica del Polo di mantenimento pesante Nord di Piacenza per la manutenzione e la tenuta in efficienza dei mezzi corazzati dell'Esercito Italiano è già stata sottolineata in precedenti iniziative parlamentari e, da ultimo, dalle visite compiute allo stabilimento dal Sottosegretario per la difesa, On. Filippo Berselli, e da altri parlamentari;

nelle citate visite è stata affrontata anche la situazione delle relazioni sindacali all'interno del Polo, relazioni che permangono estremamente tese e conflittuali nonostante gli interventi ed i tentativi di conciliazione assunti dallo stesso Prefetto di Piacenza, dal sindacato a livello territoriale e nazionale e dai rappresentanti istituzionali;

l'esistenza di un sistema di relazioni sindacali proficue, trasparenti e stabili è condizione fondamentale per lo sviluppo delle capacità produttive dello stabilimento e per il consolidamento e l'ampliamento dei posti di lavoro;

al fine di favorire il superamento delle tensioni esistenti le delegazioni parlamentari avevano chiesto al Direttore del Polo il ritiro delle azioni giudiziarie avviate nei confronti dei delegati sindacali ed il riavvio di un positivo confronto tra le parti nell'ambito delle prerogative di ognuna, confronto dove il riconoscimento del ruolo delle rappresentanze sindacali unitarie diventava fondante così come il riconoscimento del diritto di critica e di proposta da parte delle organizzazioni sindacali;

a seguito delle visite dei parlamentari è stata annunciata alla stampa la volontà del ritiro delle suddette azioni giudiziarie da parte del proponente, il Gen. Giuliano Taddei;

verificato che:

nonostante quanto annunciato pubblicamente le azioni giudiziarie suddette non risultano completamente ritirate ed azzerate, condizione questa individuata come necessaria per la ripresa di corrette relazioni sindacali e per cercare di superare le tensioni;

prosegue la prassi dei continui cambi di incarico decisi arbitrariamente e privi di qualsiasi logica produttiva ed organizzativa;

prosegue una forte attività antisindacale che si manifesta anche attraverso i suddetti cambi di incarico;

recentemente un delegato ha chiesto, nell'ambito del proprio ruolo, di verificare alcuni aspetti relativi alla movimentazione dei materiali all'interno dello stabilimento effettuata, per conto dell'Ente, da una ditta appaltatrice: non solo questa verifica gli è stata impedita, ma lo stesso delegato è stato rimosso dall'incarico (la quinta volta in un anno e mezzo). A causa dello stato di tensione accumulato, il delegato colpito dal provvedimento ha accusato un malore ed è dovuto ricorrere al pronto soccorso; nel frattempo è stato disposto un arbitrario intervento di «controllo» degli effetti personali del delegato da parte del nucleo interno dei Carabinieri, invece di favorire azioni di solidarietà tra i lavoratori e di accertarsi delle condizioni di salute dello stesso lavoratore;

tali azioni «improprie» di controllo dei lavoratori da parte dei Carabinieri del nucleo interno si protraggono da tempo,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano informati del permanere della grave situazione conflittuale esistente nello stabilimento piacentino e delle pesanti responsabilità dell'attuale Direttore – reduce da esperienze fallimentari, rispetto ad un confronto sindacale costruttivo, avute nei precedenti incarichi di responsabilità – nel proseguire con azioni e comportamenti contrari al ripristino di un corretto confronto con le rappresentanze dei lavoratori e con le organizzazioni sindacali;

se gli stessi Ministri non ritengano urgente una ulteriore acquisizione di dati sulla situazione interna allo stabilimento anche attraverso l'avvio di una azione ispettiva che acquisisca anche i dati emersi dall'a-

zione del Prefetto di Piacenza, dalle delegazioni parlamentari e dalle organizzazioni sindacali territoriali e nazionali;

se il Ministro della difesa non ritenga opportuno procedere ad una immediata sospensione dell'attuale Direttore del Polo di Piacenza, in attesa di realizzare una sostituzione che renda possibile il ripristino di un clima di dialogo così come si è sempre verificato nella storia dello stabilimento prima dell'arrivo dell'attuale Direttore. Tale clima è indispensabile per superare, tutti insieme, i vari problemi sul tappeto e rilanciare produttività, efficienza e posti di lavoro.

(4-07165)

ZANDA. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

gli abitanti delle zone Albuccione (Guidonia Montecelio) e Cesurni Lunghezza (Tivoli) lamentano ormai da anni i fastidi arrecati dall'incessante attività di esplosioni e schiamazzi provenienti dal poligono del tiro a volo «Valle dell'Aniene» sito nel territorio del Comune di Roma – in via Lunghezza 141 –, immediatamente a ridosso dal fiume Aniene il quale segna in quel punto il confine con i Comuni di Tivoli e Guidonia;

i residenti della zona, costituitisi in comitato cittadino, hanno denunciato sin dai primi momenti alle autorità competenti l'inquinamento acustico e da piombo dei colpi esplosi dai frequentatori del poligono in questione, una situazione di disagio resa ancora più intollerabile in quanto risulterebbe perpetrata per tutto l'arco della giornata e, durante i periodi estivi, anche nelle ore notturne;

su richiesta della Magistratura l'ARPA del Lazio ha svolto l'analisi delle falde acquifere sottostanti il poligono, i cui risultati accertarono l'inquinamento da piombo dell'area interessata;

su richiesta della Magistratura gli ispettori della ASL RM G hanno misurato l'intensità delle emissioni sonore prodotte dai frequentatori dell'impianto, e dalle cui misurazioni si rileverebbe un superamento dei limiti imposti dalla legge;

i responsabili del tiro a volo hanno costruito un terrapieno di diversi metri di altezza in un'area di naturale esondazione del fiume Aniene, determinando così un potenziale pericoloso per l'incolumità dei residenti della zona;

l'impianto, ubicato su un'oasi del parco dell'Aniene, ha alterato l'equilibrio faunistico di una zona giuridicamente protetta; infatti, solo prima dell'insediamento del poligono era possibile osservare esemplari di aironi e di altri volatili che nidificavano nella boscaglia in prossimità del fiume;

attualmente le denunce si trovano al vaglio della Procura della Repubblica di Roma che ha già provveduto a sequestrare il poligono nel giugno 2002 e ha citato in giudizio i responsabili dell'impianto nella prima udienza del processo tenutasi il 20/01/2004, nel corso della quale una parte degli abitanti offesi si è costituita parte civile;

in data 14 luglio 2004 si è tenuta una seconda udienza al fine di approfondire la questione in tutti i suoi aspetti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo, alla luce dei fatti esposti, non ritenga opportuno intervenire per accertare, per quanto di competenza, la presenza di eventuali responsabilità e danni permanenti a persone e/o a cose causati dal poligono di tiro a volo «Valle dell'Aniene»;

se, inoltre, non ritenga opportuno coinvolgere, per quanto di competenza, tutte le autorità ed i soggetti operanti nella materia della tutela dell'ambiente e del territorio interessati al fine di addivenire al più presto alla risoluzione di un problema che coinvolge e preoccupa diverse centinaia di famiglie residenti nelle vicinanze del poligono.

(4-07166)

DE PAOLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

la variante al piano regolatore generale del Comune di Cortemaggiore, definitivamente approvata dalla Giunta provinciale di Piacenza il 9/6/2004, seppure notevolmente ridimensionata rispetto a quanto deliberato dal Comune in adozione (25/2/2003) e in approvazione (17/2/2004), mantiene la previsione di una variante stradale all'attuale tracciato della strada provinciale n. 462R di Valdarda per evitare l'attraversamento del centro storico da parte del traffico pesante;

nel tratto Via Capelli – Via Mordenzo il nuovo tracciato è previsto quasi a ridosso della facciata della seicentesca chiesa della Madonna, e ciò può produrre rischi e danni alla conservazione di questo bene culturale oltre a renderne molto più problematico il suo utilizzo;

non risulta siano stati acquisiti dal Comune, prima dell'approvazione della variante urbanistica, i pareri delle competenti Soprintendenze,

si chiede di conoscere, al fine della conservazione e della protezione dei beni culturali, come prescritto dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, se e quali iniziative siano in corso o si intenda tempestivamente assumere per la salvaguardia della chiesa e lo spostamento del previsto nuovo tracciato della strada provinciale n. 462R.

(4-07167)

CHINCARINI. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

il Vallo dell'Arena, Piazza Brà e l'ampio marciapiede situato lungo le Mure Viscontee a lato della Gran Guardia nel centro di Verona sono interamente occupati dalle scenografie areniane;

negli anni passati l'invasione di tali strutture mai aveva raggiunto livelli così insostenibili trasformando Piazza Brà da «salotto di Verona» ad un cantiere a cielo aperto;

l'intervento più grave è la recente recinzione delle scenografie, con un muro di ferro alto 3 metri, sostenuto da pilastri in ferro piantati sui porfidi della piazza;

in passato la Sovrintendenza di Verona aveva obbligato la precedente Amministrazione comunale a rimuovere dal Vallo le scenografie areniane. Attualmente le scenografie invadono sia la piazza che il Vallo;

non si comprende come il nuovo Sovrintendente abbia autorizzato l'installazione delle cortine di ferro che nascondono alla vista dei cittadini e dei turisti gran parte degli edifici che si affacciano su Piazza Brà;

l'attuale Sindaco di Verona, eletto nella primavera del 2002, in una conferenza stampa aveva annunciato l'impegno siglato con la Fondazione Arena e con la Sovrintendenza per lo spostamento delle scenografie areniane in altro luogo;

recentemente il Ministero per i beni e le attività culturali ha autorizzato oltre alla tradizionale stagione lirica ulteriori 10 serate per lo svolgimento di concerti in Arena. Tale autorizzazione rappresenta sicuramente un'occasione importante per la città di Verona,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire urgentemente per salvaguardare non solo il restauro dell'Anfiteatro romano ma anche perché sia garantito un rispetto maggiore per Piazza Brà e per tutti gli altri edifici storici che vi si affacciano.

(4-07168)

GENTILE, NOCCO. – *Ai Ministri delle attività produttive e della difesa.* – Premesso che:

la legge n. 237/93 prevede agevolazioni per le imprese produttrici di materiali di armamento per la realizzazione di programmi di razionalizzazione, ristrutturazione e riconversione produttiva mediante la concessione di contributi in conto capitale (da restituire al 50% ad un tasso di circa lo 0,50%) che possono raggiungere il 70% degli investimenti;

dal 1994 al 2000 sono stati complessivamente destinati a detta finalità circa 360 milioni di euro, ma, a decorrere dal 2001, non sono state assegnate più nuove risorse;

la normativa, tuttavia, non è stata abrogata e, quindi, le società interessate hanno continuato a presentare le domande: 23 nel 2002 per investimenti di oltre 255.000 euro, 24 nel 2003 per investimenti di circa 313.000 euro, 17 nel corso di questo anno per investimenti di circa 190.000 euro. Dette istanze sono state declinate dal Ministero delle attività produttive per mancanza di fondi;

l'incertezza sul futuro della normativa sta determinando una situazione di grave disagio tra gli operatori del comparto, che intendono programmare investimenti ed attività, e l'attuale inoperatività della disciplina mette a rischio anche i risultati raggiunti dal settore;

le profonde realizzazioni e ristrutturazioni effettuate, anche mediante creazione di «aree di eccellenza» – ad esempio nell'elicotteristica, missilistiche, telecomunicazioni – hanno permesso all'industria italiana della difesa di raggiungere posizioni di rilievo nell'ambito del settore.

Le imprese italiane, ad esempio, hanno potuto partecipare con successo ai più importanti programmi internazionali, primo fra tutti l'Eurofighter 2000, stringere alleanze con imprese straniere, come la *joint-venture* Agusta - Westland, ed aggiudicarsi numerose gare NATO per la ricerca, lo sviluppo e la fornitura di nuovi prodotti. Di conseguenza, l'industria italiana della difesa, che, come quella di tutti gli altri Paesi, ha subito una crisi durata più di un decennio, è attualmente quarta in Europa e vanta le necessarie competenze per ambire ad un ruolo più rappresentativo anche sul mercato mondiale, caratterizzato da forte competitività ed elevatissimo impatto tecnologico;

tra i dati più significativi riferiti alle imprese nazionali per l'aerospazio e la difesa nell'anno 2001, figurano l'occupazione di oltre 50.000 addetti, con tendenza all'incremento, un fatturato di 8 milioni di euro, un saldo commerciale attivo di 3.450 milioni di euro, garantito alla bilancia commerciale nazionale;

se la legge n. 237, con un regime, peraltro, non soggetto a vincoli comunitari, ha finora consentito alle aziende di superare un momento difficile, dovrebbe da ora costituire un valido strumento di sostegno per il consolidamento ed il miglioramento delle posizioni raggiunte; si evidenzia che è l'unica linea di intervento specificatamente rivolta al comparto per agevolare gli investimenti. Le altre normative vigenti, infatti, riguardano la ricerca, interessano tutti i settori produttivi e sono attuati nelle aree individuate in conformità agli obiettivi comunitari,

si chiede di sapere se il Governo, attraverso i Ministri interrogati, intenda prendere iniziative al fine di garantire un rifinanziamento della legge n. 237 per rafforzare un settore strategico, in linea con le attuali esigenze legate alle problematiche sulla sicurezza, affrontate anche a livello europeo.

(4-07169)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

3-01703, dei senatori Piloni ed altri, sulla società Postalmarket.

