

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

# RESOCONTO STENOGRAFICO

177.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 11 MAGGIO 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARCISIO GITTI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MARIO D'ACQUISTO**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge di conversione:</b> (Autorizzazione di relazione orale) . . .	13374	Conversione in legge del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotraspor- to di cose per conto di terzi (2477).	
<b>Disegno di legge di conversione</b> (Delibe- razione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento):		PRESIDENTE . . . . .	13341, 13342, 13343, 13344
Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993, n. 79, recante dispo- sizioni urgenti per il settore dell'elet- tronica (2465).		CARTA GIORGIO, <i>Sottosegretario di Stato</i> <i>per i trasporti</i> . . . . .	13342
PRESIDENTE . . . . .	13339, 13340, 13341	CASTELLI ROBERTO (gruppo lega nord).	13342
ARTIOLI ROSSELLA, <i>Sottosegretario di Sta-</i> <i>to per l'industria, il commercio</i> <i>e l'artigianato</i> . . . . .	13340	FRASSON MARIO (gruppo DC), <i>Relatore</i>	13341
BERTOLI DANILO (gruppo DC), <i>Relatore</i>	13339	PIERONI MAURIZIO (gruppo dei verdi) . .	13343
TASSI CARLO (gruppo MSI-destra nazio- nale) . . . . .	13341	TASSI CARLO (gruppo MSI-destra nazio- nale) . . . . .	13343
<b>Disegno di legge di conversione</b> (Delibe- razione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento):		<b>Disegno di legge di conversione</b> (Delibe- razione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento):	
		Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante dispo- sizioni urgenti per il funzionamento del Consiglio di amministrazione del-	

177.

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

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

PAG.	PAG.
le poste e delle telecomunicazioni (2529).	
PRESIDENTE . . . . . 13344, 13345, 13346, 13347	
BERTOLI DANILO (gruppo DC), <i>Relatore</i> 13345	
MICHIELON MAURO (gruppo lega nord) . 13346	
PAGANI MAURIZIO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . . . . . 13345	
TASSI CARLO (gruppo MSI-destra nazionale) . . . . . 13345	
<b>Disegno di legge di conversione</b> (Discussione e approvazione):	
Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993, n. 79, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica (2465).	
PRESIDENTE . . . . . 13347, 13349, 13350, 13351, 13352, 13353, 13354	
ALIVERTI GIANFRANCO (gruppo DC), <i>Relatore</i> . . . . . 13347, 13351	
ARTIOLI ROSSELLA, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> . . . . . 13347, 13351	
CARCARINO ANTONIO (gruppo rifondazione comunista). . . . . 13347	
GASPARRI MAURIZIO (gruppo MSI-destra nazionale). . . . . 13350, 13353	
MATTEIA BRUNO (gruppo lega nord) . . 13352	
MODIGLIANI ENRICO (gruppo repubblicano) . . . . . 13353	
SCALIA MASSIMO (gruppo dei verdi). . . 13352	
STRADA RENATO (gruppo PDS). . . . . 13349	
<b>Disegno di legge di conversione</b> (Discussione e approvazione):	
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi (2477).	
PRESIDENTE . . . . . 13354, 13355, 13357, 13359, 13362, 13363, 13364, 13365, 13366, 13367, 13368, 13369, 13370, 13371	
ANGELINI GIORDANO (gruppo PDS) 13366, 13370	
BARBALACE FRANCESCO (gruppo PSI), <i>Relatore</i> . . . . . 13354, 13363, 13365	
CAPRILI MILZIADE (gruppo rifondazione comunista). . . . . 13370	
CARTA GIORGIO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . . 13355, 13364, 13365, 13366	
CASTELLI ROBERTO (gruppo lega nord) . 13359, 13365, 13366, 13369	
FERRARI MARTE (gruppo PSI) . . . . . 13362	
MACCHERONI GIACOMO (gruppo PSI). . . 13367	
MARENCO FRANCESCO (gruppo MSI-destra nazionale) . . . . . 13366	
NUCARA FRANCESCO (gruppo repubblicano). . . . . 13370	
PIERONI MAURIZIO (gruppo dei verdi) . 13357, 13368	
PIREDDA MATTEO (gruppo DC). . . . . 13366	
RONZANI GIANNI WILMER (gruppo PDS) 13355, 13366	
<b>Disegno di legge di conversione</b> (Discussione e approvazione):	
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (2529).	
PRESIDENTE . . . . . 13371, 13372, 13373	
ANGELINI GIORDANO (gruppo PDS). . . . 13373	
CAPRILI MILZIADE (gruppo rifondazione comunista). . . . . 13373	
MARENCO FRANCESCO (gruppo MSI-destra nazionale) . . . . . 13372	
MICHIELON MAURO (gruppo lega nord) . 13373	
PAGANI MAURIZIO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . . . . . 13372	
PIREDDA MATTEO (gruppo DC), <i>Relatore</i> 13371	
<b>Missioni</b> . . . . . 13339	
<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> . . . . . 13374	
<b>Dichiarazione di voto finale dell'onorevole Milziade Caprili sul disegno di legge di conversione n. 2529</b> . . . . . 13374	

**La seduta comincia alle 16,30.**

GIULIANO SILVESTRI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 21 aprile 1993.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Acciaro, Borghezio, Buttitta, Caldoro, Coloni, Comino, Raffaele Costa, Dal Castello, d'Aquino, De Carolis, de Luca, De Paoli, Ebner, Ferrarini, Ferrauto, Foschi, Fumagalli Carulli, Garavaglia, Gottardo, Maroni, Matteoli, Matulli, Mazzuconi, Palermo, Pappalardo, Patria, Pioli, Piscitello, Rodotà, Sacconi, Sanna, Sorice, Tassone, Thaler Ausserhofer, Trabacchini, Tripodi, Violante e Visentin sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

**Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993, n. 79, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica (2465).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993, n. 79, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica.

Ricordo che nella seduta del 30 marzo scorso la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 79 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2465.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Bertoli.

DANILO BERTOLI, *Relatore*. Il decreto-legge n. 79 del 1993, sottoposto all'esame del Parlamento per la sua conversione, reitera precedenti decreti del novembre 1992 e del gennaio di quest'anno, decaduti per mancata conversione nei termini previsti dalla Costituzione.

Il tempo passa e pertanto, a mio giudizio, l'urgenza, la necessità di agire diventano ancora più evidenti.

Già la relazione del Governo sottolineava la straordinaria necessità ed urgenza del

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

provvedimento. Vi è l'esigenza, imposta da accordi raggiunti in sede comunitaria, in conseguenza della procedura di infrazione avviata con nota della Commissione delle Comunità europee del 31 maggio 1991, di provvedere alla liquidazione della REL SpA. Sempre in conseguenza di accordi internazionali, si deve poi procedere alla ricapitalizzazione della SGS-Thomson, che nell'ambito del settore dell'elettronica costituisce il nucleo associato di ricerca ed operativo di gran lunga più rilevante del mercato europeo.

Si potrebbe parlare di non completa omogeneità della materia contenuta nel decreto-legge. Sono infatti previsti interventi in altri settori oltre che in quello dell'elettronica; tuttavia, rispetto ad altri decreti-legge ben più eterogenei, vi è una certa omogeneità di fondo. L'articolazione degli interventi — limitata, come dicevo — è stata inserita dallo stesso Parlamento in occasione dell'esame del provvedimento da parte della Commissione attività produttive della Camera. Quindi, il parere già espresso dalla Commissione affari costituzionali è totalmente favorevole. Rinnovo, pertanto, l'invito all'Assemblea a confermare tale parere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

ROSSELLA ARTIOLI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, mi associo alle considerazioni svolte dal relatore ed all'invito rivolto all'Assemblea a confermare il parere favorevole espresso dalla Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Avverto che, dovendosi procedere alla votazione nominale, che avrà luogo mediante procedimento elettronico, sulla deliberazione ex articolo 96-bis, comma 3, del regolamento, decorre da questo momento il termine di preavviso di venti minuti previsto dal comma 5 dell'articolo 49 del regolamento.

Ricordo che può intervenire un oratore per gruppo, per non più di quindici minuti ciascuno.

Nessuno chiedendo di parlare, sospendo pertanto la seduta.

**La seduta, sospesa alle 16,40,  
è ripresa alle 17,5.**

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

CARLO TASSI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Tassi, non posso consentirlo in questa fase: le darò la parola subito dopo la votazione! Ho sospeso poc'anzi la seduta per consentire il decorso del termine di preavviso di venti minuti previsto dal regolamento per le votazioni qualificate!

CARLO TASSI. Ero in Commissione affari costituzionali, Presidente, e non ho potuto essere qui alle 16,30!

PRESIDENTE. Spiegherà le sue ragioni dopo il voto, onorevole Tassi! Siamo in sede di votazione! Non posso darle la parola!

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla dichiarazione di esistenza di presupposti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 79 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2465.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Ricordo che le missioni concesse nelle sedute precedenti ed in quella odierna sono in numero di 39.

Procedo all'appello dei deputati in missione.

*(Segue l'appello).*

Poiché dei deputati testé chiamati 38 risultano assenti, resta confermato il numero di 38 missioni, salvo eventuali rettifiche in base ai risultati della votazione.

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

Comunico il risultato della votazione:

Presenti . . . . .	300
Votanti . . . . .	299
Astenuti . . . . .	1
Maggioranza . . . . .	150
Hanno votato <i>sì</i> . . . . .	237
Hanno votato <i>no</i> . . . . .	62

Sono in missione 38 deputati.

(La Camera approva).

Onorevole Tassi, lei aveva chiesto di parlare sull'ordine dei lavori. Ne ha facoltà.

CARLO TASSI. Signor Presidente, non credo che il frenetico e l'isterico modo di condurre i nostri lavori sia ancora accettabile in questa Camera! Alle 16 eravamo convocati in Commissione affari costituzionali ed eravamo in fase di votazione, anche se in sede referente; contemporaneamente era convocata l'Assemblea alle 16,30. Ciò ha comportato l'impossibilità di essere nello stesso momento in due sedi diverse: non ho ancora il dono dell'ubiquità! Spero di arrivare ad averlo nel prossimo futuro, ma per il momento non l'ho ancora! Non si può andare avanti in questo modo! Dal momento che, quando è possibile, cerco di essere sempre presente e di fare il mio dovere (come ho sempre fatto), pretendo che la Camera mi mantenga nelle condizioni di poterlo svolgere compiutamente.

PRESIDENTE. Onorevole Tassi, l'Assemblea è stata convocata a quest'ora sulla base delle intese intercorse nella Conferenza dei presidenti di gruppo.

CARLO TASSI. Vanno sconvocate, le Commissioni!

PRESIDENTE. Mi lasci finire, onorevole Tassi! Le Commissioni devono essere tutte sconvocate quando sono previste votazioni in aula. Così infatti aveva disposto la Presidenza, poiché erano previste votazioni fin dalla fase iniziale della seduta. La Commissione affari costituzionali non avrebbe quindi dovuto proseguire nei suoi lavori.

CARLO TASSI. Ma ha continuato a lavorare!

**Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (2477).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Ricordo che nella seduta del 31 marzo scorso, la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 82 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2477.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Frasson.

MARIO FRASSON, *Relatore*. Signor Presidente, il decreto-legge n. 82 del 1993 contiene norme eterogenee (qualcuno lo ha definito un decreto-*omnibus*) che riguardano il settore dell'autotrasporto e mirano, in particolare, a regolare l'esercizio dell'attività dei trasportatori di merci su strada per conto di terzi.

L'importanza dell'attività svolta dagli autotrasportatori nel nostro paese è nota a tutti ed emerge da alcuni dati numerici: in Italia vi sono 300 mila mezzi di trasporto e 200 mila piccole imprese artigiane operanti nel settore, che è la colonna portante del nostro trasporto merci. Come poc'anzi dicevo, il decreto-legge in esame contiene le norme più disparate (di carattere fiscale, contrattualistico, penale e previdenziale), che mirano tutte ad eliminare le cause di sperequazione nella gestione dell'attività considerata. Esse, inoltre, tengono conto del fatto che dal 1° gennaio 1993 è entrato in vigore il mer-

cato unico europeo e quindi tendono a ridurre, se non ad eliminare del tutto, le condizioni di sperequazione tra gli autotrasportatori italiani e gli operatori europei.

Per quanto riguarda il merito, la Commissione trasporti ha raccomandato di stralciare dal testo l'articolo 9, che non sembra rispondere ai requisiti costituzionali di necessità ed urgenza. Nel complesso, comunque, la medesima Commissione ha espresso parere favorevole circa l'esistenza di tali requisiti per l'adozione del decreto-legge n. 82. In conclusione, raccomando all'Assemblea di esprimersi in senso favorevole.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**GIORGIO CARTA,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo si associa alle considerazioni svolte dal relatore, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ricordo che può intervenire un oratore per gruppo, per non più di quindici minuti ciascuno.

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

**ROBERTO CASTELLI.** Signor Presidente, come molti altri decreti-legge sottoposti all'attenzione della nostra Assemblea, anche il decreto-legge n. 82 del 1993 ha avuto una vita assai travagliata. Siamo infatti giunti alla sua terza reiterazione e devo ricordare che il primo provvedimento d'urgenza in materia è stato emanato dal Governo nel novembre del 1992.

Concordo con il relatore quando afferma che il decreto-legge in questione è necessario in quanto tende ad introdurre misure di sostegno per il settore dell'autotrasporto, che oggi attraversa un momento di difficoltà. Tuttavia, pur contenendo il provvedimento norme di svariata natura, non vogliamo cadere nella tentazione di entrare nel merito: intendiamo parlare soltanto dei requisiti di necessità ed urgenza e ci chiediamo, quindi, se essi sussistano. Nel caso specifico, effettivamente possiamo ritenere che fosse urgente introdurre una normativa a favore degli autotrasportatori, soprattutto

in considerazione delle difficoltà che essi incontrano a causa della concorrenza straniera. È tuttavia altrettanto vero che la lega ha un'idea ben precisa sull'articolo 96-bis del regolamento e sull'articolo 77 della Costituzione: i decreti-legge devono tendere a disciplinare casi realmente eccezionali, quindi eventi calamitosi, bellici o altri eventi di carattere eccezionale.

Il provvedimento in esame rappresenta uno dei tanti casi in cui l'urgenza nasce non tanto dal fatto in sé, quanto dal fatto che sia il Governo sia il Parlamento non riescono ad approvare i provvedimenti. È chiaro che in questo momento il decreto-legge in esame è urgente, perché è stato presentato nel novembre 1992 e da allora non siamo riusciti a convertirlo in legge: quindi, se a novembre sussistevano le ragioni che ne giustificavano la presentazione e la conversione in legge, tali ragioni sono ancora più urgenti ora, visto che siamo in ritardo di ben sette mesi.

Riteniamo però che le disposizioni contenute nel decreto-legge attengano a materia oggetto di legislazione ordinaria e che in questo lasso di tempo il Parlamento — magari attraverso la competente Commissione in sede legislativa — avrebbe potuto tranquillamente approvare un normale provvedimento di legge. Noi abbiamo sempre condannato il forsennato ricorso ai decreti-legge: voglio ricordare che nel 1992 il Governo ne ha presentati ben 134 (ormai pare che in questo paese tutto sia straordinariamente urgente). Il risultato è che gli articoli di questi provvedimenti alcune volte contengono errori, altre volte sono assolutamente anticostituzionali. Se non erro, in questo caso la I Commissione si è espressa addirittura a favore dell'abrogazione di un intero articolo all'interno del quale, evidentemente, vi sono problemi di carattere costituzionale.

Pertanto, proprio per una questione di principio, proprio perché siamo fermamente contrari, da un punto di vista ideologico, ai decreti-legge, noi voteremo contro la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza, dal punto di vista costituzionale, del decreto-legge in esame, anche se riconosciamo che dal punto di vista sostanziale (ma questo è un altro discorso) esso ha carattere d'urgen-

za. Ripeto, però, che si tratta di urgenza sostanziale e non costituzionale.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento, ci riserviamo di intervenire successivamente, come è ovvio, se verrà riconosciuta l'esistenza dei requisiti di necessità ed urgenza (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Pieroni. Ne ha facoltà.

**MAURIZIO PIERONI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, ad avviso del gruppo dei verdi questo è un caso esemplare di decreto-legge per il quale i requisiti di necessità ed urgenza non esistono e vengono surrettiziamente invocati dal Governo per fare una politica di settore, legata ad interessi di parte. Noi chiediamo dunque con forza al Parlamento di negare la sussistenza di tali requisiti.

L'inesistenza dei requisiti di necessità ed urgenza è facilmente rilevabile da ogni collega che abbia effettivo interesse a conoscere l'iter del provvedimento. Il decreto-legge, signor Presidente, è nato da una trattativa sindacale del precedente Governo con una *lobby* organizzata del settore dei trasporti. È nato da una trattativa sindacale del Governo consumata alle spalle del Parlamento. Quest'ultimo, in verità, in sede di legge-finanziaria aveva provato ad intervenire in materia, ma tale intervento è stato negato proprio per motivi di gestione della finanziaria dal precedente Governo Amato, che poi, alle spalle — ripeto — del Parlamento, ha realizzato una trattativa diretta con le categorie in questione.

Si tratta semplicemente di una prebenda ad alcune categorie, che non ha alcun requisito — lo ripeto — di necessità ed urgenza. Ciò è rilevabile da tutti e lo dico anche se credo che il mio appello rimarrà inascoltato, come probabilmente rimarranno tali gli appelli di merito. Su questa materia il Parlamento si appresta, infatti, a realizzare una di quelle gestioni di piccolo cabotaggio che sono state caratteristiche dei periodi peggiori della gestione parlamentare dei problemi relativi all'economia del nostro paese e al trasporto in particolare.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Tassi. Ne ha facoltà.

**CARLO TASSI.** Signor Presidente, il decreto in oggetto è quasi leggibile, non come quello precedente, il cui testo riporta una sigla che non si sa a cosa corrisponda. E non credo che il cittadino italiano, che a norma dell'articolo 5 delle preleggi e del codice penale è tenuto a conoscere le leggi dello Stato, abbia anche l'obbligo di conoscere le sigle che vengono partorite da qualche leguleio da strapazzo annidato, o meglio imboscato, nei consigli superiori di qualche ministero.

Questo decreto — ripeto — è quindi più leggibile per quanto riguarda il contenuto. Dirò subito, signor Presidente, che l'articolo 3 recepisce una mia proposta di legge, presentata nella sesta legislatura, concernente l'inderogabilità e quindi la validità *erga omnes* delle tariffe dell'autotrasporto. Se c'è quindi qualcuno che dovrebbe vedere con favore il provvedimento in questione è chi vi parla ed il gruppo di cui fa parte. Se non che, signor Presidente, il settore aveva bisogno anche di altri interventi. Era necessaria, in primo luogo, una chiarificazione del cosiddetto «conto terzi», che dovrebbe essere eliminato come pastoia burocratica, visto che quando qualcuno ha comprato un autotreno, ha una patente specifica, è iscritto al REC, è iscritto all'albo degli autotrasportatori, ha la fideiussione che la CEE gli impone, sul proprio autotreno può, a mio avviso, trasportare qualsiasi cosa purché il mezzo sia idoneo e collaudato per quel determinato tipo di merce. Ma a questo non ci siamo ancora arrivati.

Resta invece la questione della sussistenza dei requisiti di urgenza e necessità. Il *sibi imputet* credo sia già un elemento che di per sé tolga la possibilità di riconoscere la sussistenza di tali requisiti. Se infatti il Governo non si era accorto della necessità di alcuni adempimenti e il Parlamento non aveva provveduto a preparare adeguatamente la situazione giuridica per l'impatto che ci sarebbe stato il 1° gennaio 1993 con l'avvio del mercato aperto in termini europei, appunto *sibi imputet*. Nessuno può ritenere urgente qualsiasi situazione che ha determi-

nato con la sua azione o con la sua omissione!

Siamo inoltre di fronte alla terza ripetizione del decreto-legge, e quindi, più correttamente, alla seconda reiterazione (ma ognuno i numeri li usa come vuole, e a seconda di come sa contare!). In ogni modo, proprio perché si tratta di una reiterazione, di per sé questo provvedimento è già in violazione dell'articolo 15 di quella legge n. 400 che il presidente della Commissione affari costituzionali, onorevole Labriola, volle, fortissimamente volle, ma che di fatto non vale niente perché, essendo gerarchicamente dello stesso valore delle leggi ordinarie, qualsiasi decreto-legge ne fa strame senza che si possa far nulla. I Governi, infatti, che siano Amato o Ciampi, non cambiano e continuano a considerare nemmeno alla stregua di un codice di autoregolamentazione la legge n. 400 ed in particolare l'articolo 15. Resta però evidente che una reiterazione ripetuta come questa rappresenta senz'altro una violazione della legge autoregolamentatrice (potremmo chiamarla così) dell'attività della Presidenza del Consiglio e del Governo. Quindi ancora una volta l'urgenza, addirittura per legge, non dovrebbe essere riconosciuta!

Inoltre, signor Presidente, lo stesso contenuto del decreto fa a pugni con i criteri dell'urgenza e della necessità. Si tratta, infatti, di un tipo di normativa ordinaria che avrebbe dovuto essere tempestivamente proposta ed approvata, sì da affermarsi in maniera piana e tranquilla ed evitando che dietro le spalle del Parlamento si svolgessero quelle trame lobbistiche, che io vedo e che in maniera ancora più evidente si constatano nel Parlamento quando certi governi e certi Presidenti del Consiglio (i quali preparano il Governo a Palazzo Giustiniani) vengono qui a raccontare come si debbano risolvere i problemi dell'Italia. Costoro ne fanno esclusivamente una questione di riforma elettorale, nonostante quest'ultima, di per sé, sia di competenza esclusiva del Parlamento: ciò in base a quella Costituzione che da parte di tutti i governi, anche di quello attuale, si dichiara di voler rispettare e che pure (ogni occasione è buona) viene strappata o stracchiata a destra ed a manca e, anzi, soprattutto al centro ed a sinistra.

Sono questi i motivi per i quali, signor Presidente, pur essendo d'accordo con le norme principali contenute nel decreto in esame (che abbiamo proposto in maniera antesignana fin da vent'anni fa), voteremo contro il riconoscimento dei requisiti di necessità ed urgenza, per un motivo molto semplice: tali requisiti non sussistono!

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo alla votazione.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla dichiarazione di esistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 82 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2477.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti . . . . .	326
Votanti . . . . .	258
Astenuti . . . . .	68
Maggioranza . . . . .	130
Hanno votato <i>sì</i> . . . . .	171
Hanno votato <i>no</i> . . . . .	87

*(La Camera approva).*

**Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (2529).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Ricordo che nella seduta del 22 aprile scorso, la I Commissione (Affari costituzio-

nali) ha espresso parere favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 102 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2529.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Bertoli.

DANILO BERTOLI, *Relatore*. Il riconoscimento dei presupposti di necessità ed urgenza previsti dall'articolo 77 della Costituzione, considerati con riferimento al decreto-legge n. 102 del 1993, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (che reitera il decreto n. 30 del febbraio 1993), deriva dalla constatazione che, *rebus sic stantibus*, cioè in base alla normativa attuale, non sarebbe data al consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni la possibilità di un normale funzionamento. Da un lato, è accaduto che la soppressione dell'azienda dei servizi per la telefonia ha comportato il venir meno dei rappresentanti di tale azienda in seno al consiglio; dall'altro, che il decreto legislativo n. 29, emanato dal Governo nel settore del pubblico impiego in applicazione della legge delega n. 421 del 1992, ha prodotto lo stesso effetto con riferimento ai rappresentanti elettivi del personale dell'amministrazione.

Per il funzionamento del consiglio di amministrazione la legge prevede un *quorum* numericamente definito in 12 persone: poiché tale *quorum* non può essere raggiunto, l'organo non è nella condizione di funzionare. A fronte di tale situazione, il decreto in esame propone di adottare la norma comune in base alla quale per il funzionamento degli organi è sufficiente la partecipazione della metà più uno degli aventi diritto.

Per tali ragioni, non posso che confermare il parere favorevole della Commissione affari costituzionali e chiedere che l'Assemblea riconosca la sussistenza dei requisiti previsti dall'articolo 77 della Costituzione in ordine al decreto in esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MAURIZIO PAGANI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo si associa alle considerazioni del relatore.

PRESIDENTE. Ricordo che può intervenire un oratore per gruppo, per non più di quindici minuti ciascuno.

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

CARLO TASSI. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo Ciampi, questo è il massimo, siamo proprio al lumicino!

La nostra è una opposizione tecnica. Il decreto al nostro esame è stato reiterato e non ci interessano i motivi della reiterazione. A nostro modesto avviso, indipendentemente dal merito, mancano i requisiti di urgenza e necessità per il provvedimento al nostro esame, checché ne dica la Commissione affari costituzionali. Se questa avesse riconosciuto l'incostituzionalità di uno dei tanti provvedimenti sottoposti al suo vaglio, la Corte costituzionale non avrebbe mai dovuto lavorare, mentre mi risulta che la Corte abbia una giurisprudenza ponderosa quasi quanto la produzione legislativa. Ciò dimostra che le pronunce delle Commissioni affari costituzionali della Camera e del Senato in materia di costituzionalità non rappresentano un esempio di rispetto della Costituzione stessa.

Per tali ragioni, il fatto che vi sia il parere della Commissione affari costituzionali non mi fa recedere dal ritenere che la Costituzione continui ad essere violata in modo reiterato e quotidiano, anzi, più che quotidiano. Infatti, signor Presidente, oggi è l'11 maggio, quindi è il centotrentunesimo giorno di questo sfortunato 1993. Il Governo, che si chiami Amato o Ciampi non importa, è già arrivato a produrre centotrentaquattro decreti-legge. Il che vuol dire che ha fatto più decreti di quanti giorni il padreterno ha dato a questo anno di grazia, o di disgrazia, 1993. Tra l'altro, per predisporre tutti questi decreti si dovrebbero considerare lavorativi anche i giorni di festa, i giorni di Capodanno e di Pasqua, le domeniche e le feste comandate che ci sono state fino ad oggi.

Vorrei chiedere al neo Governo Ciampi che cosa intenda fare del lavoro del Parla-

mento perché, essendo stati predisposti centotrentaquattro decreti in centotrentun giorni, si lascia poco tempo alle Camere per svolgere qualsiasi altra attività. Come si chiama un'espropriazione di questo tipo? Potrei parlare di un corretto colpo di Stato, perché quando si mettono le Assemblee legislative rappresentative nella materiale impossibilità di lavorare si fa più di quanto abbiano fatto quei sessanta ragazzi che in piazza Montecitorio hanno chiesto alla Camera di autosciogliersi e di andare subito alle elezioni, perché avevano il consenso dell'opinione pubblica. Ma pare che quei ragazzi siano stati denunciati per blocco delle attività parlamentari, per attentato al libero funzionamento della Camera.

Questo Governo e quello precedente, che subissando la Camera ed il Senato di centotrentaquattro decreti-legge in centotrentun giorni, impediscono ufficialmente e materialmente ai due rami del Parlamento di legiferare in via ordinaria, non consentono al Parlamento stesso di svolgere la sua normale attività lavorativa e commettono in tal modo un reato. Infatti, la normale attività del Parlamento non è quella di convertire i decreti-legge, ma di legiferare per via ordinaria. Ci sono montagne di proposte di legge di iniziativa parlamentare che non possono essere discusse perché il Governo espropria totalmente il Parlamento della sua funzione.

Nel corso dell'esame del precedente decreto-legge, ho sottoposto all'attenzione dei colleghi una norma, che è fondamentale in quel provvedimento e che viene presa in considerazione con vent'anni di ritardo rispetto alla proposta presentata da chi parla nella VI legislatura, relativa all'obbligatorietà delle tariffe nell'autotrasporto. Non vanto invece precedenti rispetto all'orrida norma contenuta in questo decreto, per il quale sono contento di poter dire che lo considero privo dei requisiti di cui al secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione, per non entrare nel merito dello stesso.

Pertanto, il gruppo del Movimento sociale italiano voterà contro la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza previsti dall'articolo 96-bis del regolamento e dall'articolo 77 della Costituzione.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Michielon. Ne ha facoltà.

**MAURO MICHIELON.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la lega nord esprime parere contrario sulla esistenza dei requisiti di necessità ed urgenza in merito al decreto-legge n. 102 del 1993, perché i problemi delle poste italiane non sono quelli del consiglio di amministrazione, ma ben altri.

Il ministro aveva garantito che entro aprile avrebbe presentato e sottoposto all'esame della IX Commissione un disegno di legge per la trasformazione delle poste in società per azioni: invece, non l'ha fatto. Attualmente le nostre poste hanno le tariffe più elevate d'Europa e, nello stesso tempo, sono le più lente. Si tratta, perciò, di un servizio sociale pessimo.

Ci preoccupiamo di modificare il consiglio di amministrazione mentre, come lei ben sa, i dirigenti del Ministero si stanno già attribuendo cariche superiori per prepararsi alla trasformazione in società per azioni, poiché vogliono mantenere i loro posti di potere. Il problema, quindi, non è modificare questo consiglio di amministrazione, ma mandarlo a casa.

Tra l'altro, il suo Ministero fa registrare per il 1993 un buco di 300 miliardi, ma lei ci viene a proporre una modifica del consiglio di amministrazione! Ci sottoponga, invece, una proposta di trasformazione in società per azioni...

**MAURIZIO PAGANI.** *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* È già in Parlamento.

**MAURO MICHIELON.** Signor ministro, il suo Ministero non riesce neanche a rispondere ad interrogazioni che chiedono un resoconto analitico dei vostri bilanci; è da novembre che aspettiamo, in risposta, l'indicazione di alcune cifre (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord*). È un Ministero che fa acqua da tutte le parti, e poi vi presentate in Parlamento con proposte assurde!

A questo punto, riteniamo sia un bene che il consiglio di amministrazione delle poste non funzioni, perché sta facendo danni. Tra

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

l'altro, voglio ricordarle che probabilmente l'amministrazione delle poste, come altre, dall'11 maggio si fermerà perché, in base all'articolo 57 del decreto-legge n. 29, a partire da quella data è prevista la soppressione delle mansioni superiori. Perciò, visto che al nord le poste, come lei sa, sono sotto assegno, il personale non potrà più nemmeno svolgere le mansioni superiori, così si metterà a braccia incrociate e non farà più nulla.

Per questi motivi, il gruppo della lega nord voterà con convinzione contro la sussistenza dei requisiti di necessità e urgenza per il decreto-legge n. 102 del 1993 ed auspica che si proceda rapidamente alla privatizzazione delle poste (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord*).

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo alla votazione.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla dichiarazione di esistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 102 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2529.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti . . . . .	330
Votanti . . . . .	230
Astenuti . . . . .	100
Maggioranza . . . . .	116
Hanno votato <i>sì</i> . . . . .	176
Hanno votato <i>no</i> . . . . .	54

*(La Camera approva).*

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993, n. 79, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica (2465).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993,

n. 79, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica.

Ricordo che nella seduta odierna la Camera ha deliberato in senso favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 79 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2465.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Aliverti.

**GIANFRANCO ALIVERTI, Relatore.** Mi rimetto alla relazione scritta, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**ROSSELLA ARTIOLI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Carcarino. Ne ha facoltà.

**ANTONIO CARCARINO.** Signori rappresentanti del Governo, ci troviamo con questo decreto di fronte ad un esempio di politica economica contraddittoria e confusa del Governo, anzi dei governi che hanno preceduto l'attuale: un provvedimento assunto senza un adeguato dibattito ed esame complessivo delle scelte economiche ed industriali per il paese e per i settori strategici sui quali puntare. Un provvedimento che dopo anni di ideologia liberista, di negazione di un ruolo dello Stato nell'economia e nell'industria, destina in questa prima fase ben 450 miliardi di lire di denaro pubblico alla ricapitalizzazione di un'impresa italo-francese, la SGS-Thomson, operante a livello internazionale nel settore dei semiconduttori. Questa decisione viene presa in seguito alle proposte del governo francese che, evidentemente, ha qualche idea sulla politica industriale da seguire per la presenza del proprio paese nei settori chiave dell'economia.

Noi procediamo empiricamente, a tento-

ni, senza un piano; anzi, contraddiciamo quel poco di piano che abbiamo. Il Governo, con questo decreto-legge, contraddice le indicazioni contenute nel libro verde allegato al programma di riordino delle partecipazioni statali laddove è scritto, a proposito di Finmeccanica, che la cessione della partecipazione alla SGS-Thomson detenuta da Finmeccanica è l'unica scelta economicamente corretta. Per di più, il trasferimento delle risorse derivanti dalla liquidazione della REL sembra completamente gratuito. Sia ben chiaro che noi siamo favorevoli ad una presenza italiana nel campo dei semiconduttori per le ricadute positive che possono avere la ricerca e la produzione in quel ramo su diversi comparti decisivi, incluso quello energetico. Siamo interessati ad un intervento pubblico efficace nel settore dell'elettronica.

Il settore è in crisi, lo sappiamo tutti; 7 mila posti di lavoro sono stati persi nel 1992 ed altrettanti sono a rischio nel 1993. Non è solo l'elettronica di consumo ad essere in crisi, ma anche la stessa informatica e non si vede la fine della stagnazione del settore.

Occorre sostenere la ricerca, ampliare l'uso dell'informatica da parte delle pubbliche amministrazioni, proteggere e difendere le industrie nazionali garantendo reddito, occupazione e riqualificazione agli addetti; ma qui, signor Presidente, si tratta di tutt'altro. Vogliamo mettere in luce, peraltro, che ci troviamo ad esaminare questo decreto-legge quando — se ho ben capito — la ricapitalizzazione della SGS-Thomson da parte italiana è già avvenuta. La scadenza prevista dall'accordo con il governo francese, riferita alla Commissione attività produttive dal ministro Guarino, risaliva infatti al 15 dicembre scorso. Si ha così un coacervo di improvvisazioni, di obiettivi poco chiari, di metodologie confuse, artificiose — forse per evitare ulteriori guai con la CEE — e perfino ambigue. Si vuole insomma aggirare la normativa CEE sulla concorrenza, concedendo finanziamento pubblico ad un'impresa e, oltre tutto, attuando una forma di concorrenza sleale nei confronti di imprese italiane.

Ovviamente non siamo mai stati sostenitori fanatici del libero mercato; vogliamo solo mettere in luce chi fa dell'ideologia, chi

vende fumo ed applica una sua tutta partcolare, ed a volte insondabile, politica di intervento pubblico in economia.

Vi è poi una forma di presa in giro della stessa Commissione CEE. Non vi sarà, certo, un trasferimento diretto di risorse finanziarie a Finmeccanica, che cozzerebbe troppo palesemente con gli attuali e prevalenti orientamenti comunitari in tema di aiuti dello Stato alle imprese, ma si provvede rimpinguando le casse del comitato SIR, il quale si è occupato di industria petrolchimica. Mi domando: perché? Non si comprende il senso di tutto ciò; oppure si comprende fin troppo bene!

La CEE ci impone di sciogliere la REL società per azioni. E che fa il Governo italiano? Il Governo formalmente scioglie la REL società per azioni, ma — in ciò noi italiani siamo maestri — fa sì che continui la sua attività in una forma diversa. Mi sia consentito rilevare che tale modo di procedere è contrario anche alle previsioni della legge istitutiva della REL, la quale fissava in cinque anni il termine per la sua operatività; e tale legge risale al 1982! Il decreto al nostro esame è dunque in contrasto con la norma che stabilisce un termine preciso al finanziamento del comitato SIR.

Ricordo che in Commissione il relatore Aliverti aveva chiesto che nel provvedere alla reiterazione del decreto-legge n. 15 (ora decreto-legge n. 79) il ministro dell'industria Guarino ponesse un termine al ruolo del comitato SIR. Non mi pare — vi chiedo di far luce al riguardo — di aver letto niente del genere nel nuovo testo del decreto-legge.

Siamo di fronte ad un pasticcio. Chissà che cosa ci sarà al fondo di una tale questione. Il quadro è completo! Il comitato per l'intervento della SIR è solo utilizzato — si dice — come strumento finanziario, e la responsabilità operativa della partecipazione alla SGS-Thomson resta alla Finmeccanica.

Per quanto riguarda il metodo, vi è qualcosa da aggiungere. Quei 100-150 miliardi di lire che dalla REL dovrebbero confluire al comitato SIR erano stati già impegnati diversamente dal Parlamento. Ricordo che il 19 novembre scorso, in occasione della sessione di bilancio, un nutrito gruppo di depu-

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

tati presentò un preciso ordine del giorno, nel quale tra l'altro si leggeva: «È possibile il recupero dalla legge n. 63 del 1982 di circa 150 miliardi di lire che, a seguito della liquidazione della REL S.p.A., che avverrà il 4 dicembre del 1992, saranno disponibili nel bilancio dello Stato»; ed impegnava il Governo a prevedere «l'utilizzo delle risorse di cui sopra anche tramite lo strumento dell'accordo di programma per interventi di politica industriale diretti alla riconversione verso attività civili dell'industria produttrice di materiali di armamento, attraverso politiche territoriali in connessione con i programmi comunitari, nonché per azioni di riconversione di produzioni inquinanti nelle aree ad elevato rischio ambientale e a favore del sistema delle piccole e medie imprese dell'artigianato». Mi scuso per questa lunga citazione.

Sottolineo che quell'ordine del giorno recava per prima la firma dell'onorevole Michele Viscardi e quindi quelle del sottoscritto e dei colleghi Marianetti, Corsi, Strada, Ferrauto, Scalia, Mussi, Gambale, eccetera. Il sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica, onorevole Grillo, espresse il parere favorevole del Governo sull'ordine del giorno, che fu poi approvato dalla Camera.

Sottolineo, inoltre, che il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato, onorevole Farace, aveva accolto un analogo ordine del giorno, in occasione dell'esame dei documenti di bilancio presso la Commissione attività produttive, commercio e turismo. Ora tali impegni, sanciti dalla volontà parlamentare, non valgono più niente: sono zero, sono carta straccia! E non bastano le spiegazioni fornite in Commissione dall'allora ministro Guarino, il quale ha accusato i colleghi sottosegretari di essere male informati e di non sapere dell'accordo sottoscritto con il Governo francese una settimana prima. Risibile spiegazione: se fosse vera (ma ci sia consentito di dubitarne) la direbbe lunga su come siamo governati, perché si dovrebbe desumere che le informazioni importanti non circolano all'interno dello stesso Ministero dell'industria.

Non basta il mezzo impegno dell'ex mini-

stro Guarino di reperire risorse alternative nella tabella B della legge finanziaria (ma solo per gli interventi per le aree industriali a rischio ambientale): esiste il grande problema della riconversione dell'industria militare.

Infine, signor Presidente, come deputato napoletano che ha seguito in prima persona la vertenza Alenia-Campania, mi sia consentito di esprimere il mio sdegno per il modo in cui alcuni ministri trattano problemi vitali per il futuro di tanti lavoratori, per come si trascura la definizione di una politica industriale seria e per il fatto che, sul versante della riconversione a fini civili dell'industria bellica, non si vuole contribuire ad una effettiva politica di pace.

Dichiaro dunque il voto contrario del nostro gruppo sul provvedimento in discussione e anzi invito il nuovo Governo a ritirarlo. Mi sia consentito di esprimere il desiderio di ascoltare il parere dettagliato e non formale del nuovo ministro o del sottosegretario onorevole Artioli sul decreto-legge n. 79. Mi chiedo: dov'è il nuovo modo di fare politica e di governare, promesso da più parti agli italiani nelle ultime settimane, se il nuovo Governo fa suo uno dei più pasticciati e confusi provvedimenti del precedente esecutivo? (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista*).

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

**RENATO STRADA.** Signor Presidente, i deputati del gruppo del PDS si asterranno dal voto sul disegno di legge di conversione di un decreto legge che giudichiamo nella sostanza un pasticcio.

A dir la verità, nella sua prima stesura questo provvedimento era un pasticcio inominabile, ma con l'intervento della Commissione attività produttive era stato corretto e riproposto dal Governo in una formulazione modificata appunto con il nostro apporto. Abbiamo evitato ad esempio che fosse presente all'interno di questo pasticcio anche l'ENEA, un ente di ricerca che secondo la volontà del Governo avrebbe dovuto — sulla base della prima stesura del decreto — entrare direttamente nel consiglio d'ammi-

nistrazione della SGS-Thomson. Con il nostro intervento abbiamo anche evitato che un organismo di liquidazione del settore della chimica, il comitato SIR, fosse presente per decreto nel consiglio d'amministrazione della SGS-Thomson. Abbiamo evitato che la decisione di ricapitalizzazione di una società avvenisse direttamente per intervento del legislatore, mentre lo stesso Governo nel suo libro verde sulla riorganizzazione del sistema delle partecipazioni statali aveva detto che quel settore aveva una massa critica non sufficiente perché si potesse pensare ad ulteriori investimenti. Ebbene, questa ipotesi è stata modificata per il nostro intervento: oggi, con il sostegno dei fondi di cui parliamo, è stata costituita una società la cui maggioranza è della Finmeccanica. Spetterà alla Finmeccanica dunque — cioè ad una società operativa — prendere le decisioni riguardanti la ricapitalizzazione della propria presenza nella SGS-Thomson.

Infine, siamo riusciti ad ottenere all'interno della Commissione attività produttive un risultato utile, cioè un recupero dei principi che avevamo affermato in un ordine del giorno, approvato all'unanimità, con cui si impegnava il Governo ad utilizzare i denari avanzati dalla gestione della REL per investimenti nei settori della riconversione dell'industria bellica e dell'ambientalizzazione delle imprese italiane.

Il decreto-legge, dunque, è stato «ripulito», per così dire; ma in sostanza rimane pasticciato. Esso prevede, ad esempio, un fondo di dotazione mascherato. Di questo, infatti, si tratta; nessuno vuole accorgersene, e vi è la possibilità che la stessa Comunità esamini l'atto legislativo.

Inoltre si dà nuova vita — per quanti anni? — al comitato per l'intervento nella SIR istituito nel 1980. Sono già tredici anni che esiste; e probabilmente, grazie al decreto-legge in esame, continuerà ad operare, con i personaggi che lo compongono, per altri dieci o vent'anni. È uno scandalo; quanti liquidatori vi saranno in giro per l'Italia nei prossimi anni?

La stessa REL, che la Comunità ci invita a liquidare, per questa via sarà rivitalizzata.

Anche se la Commissione attività produttive, ha fatto un'opera di ripulitura, in so-

stanza, ripeto, il decreto-legge rimane pasticciato. Per le ragioni indicate, proprio perché esprimiamo un giudizio critico, il gruppo al quale appartengo si asterrà.

Rivolgo al Governo l'appello a leggere con attenzione l'articolo 4 del decreto-legge, che prevede che il ministro dell'industria presenti annualmente una relazione al Parlamento sulla gestione del comitato richiamato. Saremo attenti e critici nei confronti di questo atto dovuto del Governo, perché non vogliamo che con la decisione di oggi si tengano in vita per altri dieci o vent'anni comitati di liquidazione di imprese italiane. (*Applausi*).

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

**MAURIZIO GASPARRI.** Signor Presidente, intervengo molto brevemente per illustrare le motivazioni che inducono il gruppo del Movimento sociale italiano a votare contro il provvedimento in esame. Molte di queste ragioni ad ogni modo sono già state esposte in Assemblea.

Si tratta di un decreto-legge molto confuso, già definito pasticciato. Esso per molti aspetti smentisce il libro verde sul riordino delle partecipazioni statali, un sistema che per la verità sta diventando un autentico colabrodo. Alcune decisioni strategiche vengono sconfessate, mentre per altri aspetti quel libro verde si sta rivelando l'ennesimo inganno. Il Parlamento infatti adottò deliberazioni in base a cifre relative alla galassia IRI che si stanno rivelando infondate, poiché i conti dell'Istituto per la ricostruzione industriale sono peggiori di quelli contenuti nel libro verde.

Per quanto riguarda poi i contenuti specifici, siamo dell'avviso che la Comunità europea troverà molto da ridire sul provvedimento, che di fatto stanziava fondi in violazione di direttive comunitarie e tiene in vita, chissà per quanto tempo ancora, il comitato per l'intervento nella SIR.

Certo, l'attuale stesura è meno peggio dell'originaria, in cui vi era un coinvolgimento dell'ENEA in termini estremamente ambigui e confusi. Le correzioni apportate e presenti nel testo all'esame dell'Assemblea non sono tali da indurci a modificare il

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

giudizio contrario che già maturammo quando l'allora ministro dell'industria Guarino nella X Commissione illustrò la situazione, probabilmente con la già avvenuta ricapitalizzazione della SGS-Thomson. Il tutto in un quadro di estrema confusione che denota ritardi, insufficienze e la superficialità con cui l'Italia opera nel settore dell'elettronica, in cui vi è bisogno di ricerca avanzata e qualificata. Risorse fondamentali per favorire lo sviluppo vengono impiegate in maniera pasticciata.

Non possiamo condividere la responsabilità di certe scelte e pertanto il gruppo del Movimento sociale italiano esprimerà voto contrario (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Aliverti.

**GIANFRANCO ALIVERTI, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi pare che il dibattito che si è svolto, per altro rapidamente, abbia portato elementi di novità rispetto a quanto già discusso e concluso in Commissione.

Mi preme, in ogni caso, riprendere nella replica alcune argomentazioni dei rappresentanti dell'opposizione, anche per opportune rettifiche e puntualizzazioni. Non è infatti possibile accettare alcune affermazioni, come quella che si sarebbe cercato di aggirare la normativa CEE, o addirittura che ci si vorrebbe avvalere di un comitato il cui mandato è ampiamente scaduto e che quindi non svolge più alcuna funzione.

Ritengo che il decreto-legge, così come è stato modificato dalla Commissione, abbia sufficientemente indicato quali siano i termini e i limiti dell'intervento del Governo. Per quanto al relatore non compete fungere da avvocato difensore del Governo, mi preme sottolineare che le puntualizzazioni concernenti in particolare l'articolo 2 non solo non costituiscono un aggiramento della normativa CEE, ma adempiono a prescrizioni legislative contenute nella legge n. 63 sull'elettronica e sulla costituzione della REL. In tale

ambito si è mosso anche il nostro Governo: quando all'articolo 2 si è previsto che il Consiglio dei ministri indichi la partecipazione ad attività ed imprese di ricerca e produzione in settori ad alta tecnologia si sono recepiti esattamente i termini in cui la CEE prescrive che si attui la partecipazione del nostro Governo all'industria internazionale. In questo senso il Comitato della SIR costituisce un organo provvisorio per il trasferimento di fondi dal Governo italiano alla società SGS-Thomson, individuando nella Finmeccanica lo strumento operativo più adatto per realizzare la consociazione di imprese che possa raggiungere l'effetto ed i risultati previsti.

Desidero sottolineare, a conclusione, che la SGS-Thomson rappresenta l'unica possibilità concreta di partecipazione delle industrie italiane nell'ambito dell'elettronica: essa, infatti, non solo è presente nel nostro paese con una capacità imprenditoriale di 3 mila 500 unità, ma partecipa, in ambito europeo, ad una società che occupa il secondo posto nella produzione dei semiconduttori.

Se teniamo presenti tali effetti e soprattutto il fatto che non vi sono altre imprese sul territorio nazionale in condizione di concorrere con società straniere, credo che vada assecondato il proposito del Governo e quindi che vada sostenuto l'intento sotteso al decreto-legge in esame.

Confermo, dunque, il parere già espresso nella relazione e sollecito l'Assemblea a votare a favore della conversione in legge del decreto-legge n. 79 del 25 marzo 1993.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

**ROSSELLA ARTIOLI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Signor Presidente, nel dare atto alla Commissione attività produttive di avere senza dubbio migliorato il testo iniziale del decreto, grazie anche al valido contributo del relatore Aliverti, il Governo fa presente che ha ereditato un provvedimento emanato del precedente esecutivo. In questo senso, dunque, sarà preoccupazione del Ministero dell'industria far sì che ogni atto legislativo

sia estremamente coerente con la linea che il dicastero porterà avanti per quanto riguarda le dismissioni e le privatizzazioni. Da tale punto di vista il Governo farà tesoro delle osservazioni che sono state espresse in questa sede dai colleghi intervenuti. Non lo farà semplicemente *a posteriori*, ma già nel corso dell'iter del provvedimento al Senato, che affronterà l'esame del disegno di legge n. 2465 in seconda lettura. In quella sede sarà possibile — qualora lo si ritenga necessario — apportare delle modifiche per migliorare il testo.

Occorre pertanto far tesoro di queste osservazioni, perché alcune di esse sembrano costituire un minimo comune denominatore, evidenziato dai colleghi intervenuti, e rappresentano un elemento di preoccupazione anche per il Governo. Ci si domanda cioè se non sia spurio o in qualche modo non perfettamente congruo il fare del comitato SIR un momento di liquidazione della REL e nel contempo un elemento di promozione per la ricapitalizzazione della società SGS-Thomson.

Credo che in questo modo non si percorra la strada della chiarezza, della precisa divisione dei ruoli. Questo — come dicevo — sarà motivo di riflessione anche per quanto riguarda la discussione che avverrà nell'altro ramo del Parlamento.

Detto ciò, credo si debba tener conto degli impegni che sono stati assunti in sede internazionale. Per questa ragione, invito i colleghi a consentire una rapida approvazione del provvedimento al nostro esame.

**PRESIDENTE.** Avverto che la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sul provvedimento.

Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A*).

Avverto che non sono stati presentati emendamenti riferiti agli articoli del decreto-legge né all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

**BRUNO MATTEJA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche se il decreto-legge tenta — ed io dico invano — di aggiustare un grosso pastrocchio, esso si pone tuttavia lo scopo di rifinanziare una società, in modo discriminatorio. In effetti, se in precedenza il finanziamento di 400 miliardi veniva concesso all'ENEA, che aveva la possibilità di distribuire la quota tra la SGS-Thomson e altre aziende del settore, ora, con il comitato per l'intervento nella SIR i 400 miliardi vengono indirizzati completamente alla società SGS-Thomson. Quest'ultima, come tutti sappiamo, non versa in ottima salute; anzi, se tra 200 aziende del settore si pone al diciassettesimo posto come graduatoria di fatturato, nella graduatoria degli utili si pone solo al centonovantaduesimo posto.

Credo pertanto che finanziare in modo discriminante questa società sia assolutamente ingiusto nei confronti di altre società del settore: la Bull, per citarne una, la quale sta riducendo drasticamente il numero degli occupati in quanto anch'essa versa in grave crisi, o l'Alenia.

La lega nord pertanto voterà decisamente contro la conversione del decreto-legge n. 79 del 1993.

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

**MASSIMO SCALIA.** Signor Presidente, annuncio l'astensione dei deputati del gruppo dei verdi dalla votazione del decreto-legge n. 79. Il nostro gruppo si considera comunque insoddisfatto, nonostante le positive premesse alle quali ha fatto riferimento poc'anzi il sottosegretario Artioli. Restano infatti nel testo alcuni punti oscuri, che forse — e qui vedremo quel che valgano le premesse — potranno essere modificati già nell'altro ramo del Parlamento.

Molto brevemente vorrei richiamare l'attenzione dell'Assemblea sui due aspetti maggiormente negativi che contraddistinguono il decreto-legge al nostro esame. Mi riferisco

in primo luogo alla costituzione di un fondo di dotazione effettivo, in contrasto (e mi dispiace di non condividere il parere del relatore) con la legislazione CEE. Anche se poi della CEE fanno parte taluni paesi «furbini», per cui anche la Francia farà lo stesso rispetto alla SGS-Thomson (e in questo modo noi pensiamo di cavarcela), devo dire che risolvere il problema in tal senso non è certo un titolo di merito!

L'altro aspetto decisamente poco sopportabile è quello del prolungamento dell'esistenza del comitato SIR, che dal 1980 ha iniziato la carriera di liquidatore.

Devo tuttavia ricordare che i miglioramenti apportati al testo in sede di Commissione sono proprio quelli che stanno alla base della motivazione del nostro voto di astensione, sia perché si è evitato che l'ENEA e lo stesso comitato SIR andassero a finire nella SGS-Thomson, sia perché si è ottenuto — e a questo proposito non ho compreso bene la precisazione del sottosegretario Artioli — che la ricapitalizzazione già decisa avvenisse non attraverso il comitato SIR, bensì attraverso una società della quale la Finmeccanica possiede il 51 per cento. Se ben ricordo, la Finmeccanica detiene una quota analoga nella SGS-Thomson; spetterà quindi ad un'azienda valutare e decidere se valga la pena andare avanti, e non al Parlamento (ciò avrebbe prodotto un contrasto in relazione al famoso libro verde sulle privatizzazioni).

Infine (lo rilevava il collega Strada nella discussione sulle linee generali e lo dico anche per rispondere al collega Carcarino), il famoso ordine del giorno approvato dalla Camera all'unanimità è stato in qualche modo recepito nel testo del provvedimento. Le risorse residue, infatti, dovranno essere spese sia per la riconversione dell'industria bellica sia per le aree soggette a rischio di crisi ambientale. Sono questi i due obiettivi indicati nel citato ordine del giorno.

Siamo indubbiamente ben lontani dall'aver realizzato la migliore disciplina possibile; peraltro, con la speranza di veder attuate le promesse che sono state assunte formalmente in questa sede, e al fine di valorizzare un lavoro parlamentare che ha conseguito alcuni obiettivi importanti, il gruppo dei verdi si

asterrà dalla votazione finale sul disegno di legge di conversione n. 2465.

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

**ENRICO MODIGLIANI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo aver ascoltato gli interventi svolti nella discussione sulle linee generali e la replica del rappresentante del Governo, non ho molto da aggiungere e sarò quindi estremamente breve.

I deputati del gruppo repubblicano si asterranno dalla votazione sul disegno di legge di conversione n. 2465. La nostra astensione è motivata anche dal fatto che, come ha ricordato il rappresentante del Governo, il decreto-legge n. 79 del 1993 è stato ereditato dal precedente Governo, per cui l'attuale esecutivo non è del tutto responsabile della sua predisposizione. Prendiamo atto con piacere dell'impegno a riconsiderare la materia in esame; ci auguriamo che ciò avvenga non soltanto in sede di esame del provvedimento al Senato, ma in un contesto più ampio, che porti ad una riconsiderazione dell'intera linea di politica industriale. Si tratta di un problema che il Governo dovrà comunque affrontare, anche se non avrà molto tempo a sua disposizione.

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

**MAURIZIO GASPARRI.** Signor Presidente, nel dichiarare il voto contrario del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale sul disegno di legge di conversione n. 2465, ribadiamo le perplessità già espresse in sede di discussione sulle linee generali. Riteniamo che il decreto-legge n. 79 cadrà sotto la scure della CEE e che la politica relativa al settore dell'elettronica risulterà, nel complesso, insufficiente. A nostro avviso, siamo di fronte ad un provvedimento nato male, con una serie di interferenze che riguardano anche il ruolo dell'ENEA. Si affida inoltre al comitato liquidatore SIR un ruolo che rischia di procrastinare ulteriormente la funzione di tale organismo.

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

Per tutte queste ragioni, il nostro gruppo voterà contro la conversione in legge del decreto-legge n. 79 del 1993.

**PRESIDENTE.** Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2465, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

«Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1993, n. 79, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica» (2465).

Presenti . . . . .	337
Votanti . . . . .	251
Astenuti . . . . .	86
Maggioranza . . . . .	126
Hanno votato <i>sì</i> . . . . .	179
Hanno votato <i>no</i> . . . . .	72

*(La Camera approva).*

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (2477).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Ricordo che nella seduta di oggi la Camera ha deliberato in senso favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 82 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2477.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo che nella seduta del 29 aprile scorso la IX Commissione (Trasporti) è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Barbalace, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**FRANCESCO BARBALACE, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, in sede di deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento, è stato già osservato che il decreto-legge n. 82 riguarda una serie di materie che di per se stesse non tengono conto della peculiarità del settore considerato. Esso disciplina alcuni importanti aspetti ai fini di una maggiore efficienza del settore dell'autotrasporto in Italia: reca infatti norme che attengono all'abusi-vismo, ai patti in deroga rispetto al sistema delle tariffe a forcella, ai termini di prescrizione per i diritti derivanti dal contratto di autotrasporto, ai procedimenti di ingiunzione ed alle competenze dell'albo.

Rispetto all'insieme delle norme contenute nel testo originario, il provvedimento al nostro esame risulta più puntuale e più adeguato, essendo frutto del lavoro svolto dai gruppi parlamentari in Commissione. Quest'ultima si è mossa lungo due itinerari: eliminare possibili dubbi interpretativi rispetto al testo del decreto-legge e tenere conto della necessità di difendere la categoria più debole nel settore dell'autotrasporto, peraltro afflitto da un eccesso di polverizzazione del sistema aziendale.

Esiste tuttavia, come è emerso in Commissione (e da questo punto di vista vi è anche convergenza da parte del Governo), una riflessione più puntuale sull'insieme delle norme attinenti alla modifica del sistema dell'autotrasporto. Al riguardo, vorrei fornire due riferimenti temporali: la prima legge che si occupa del settore è la n. 298 del 1974, l'ultima, in ordine di tempo, è la legge n. 68 del 1992. Si tratta di un periodo di circa vent'anni, nel quale sono intervenute modificazioni nel sistema dei trasporti, nel sistema delle tecnologie, nonché per quanto attiene la struttura aziendale, restando quella italiana particolarmente polverizzata (basta pensare che il rapporto uomo-macchina, è pari all'1,5).

Una considerazione ancora più importan-

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

te è relativa alla necessità di intervenire per la ristrutturazione aziendale, tenendo conto che l'impresa dell'autotrasporto italiano non è competitiva sul mercato europeo a seguito della liberalizzazione nel settore. Molte delle osservazioni espresse in Commissione attengono, appunto, all'esigenza di una riconsiderazione complessiva delle leggi che regolano il settore; ciò ha consentito il registrarsi di una positiva convergenza dei gruppi sulla materia. Credo che il problema si riproporrà per il Governo, il quale dovrà affrontare le questioni che nel dibattito in Commissione sono state puntualmente sollevate e sulle quali si sono manifestate le convergenze che ho qui ricordato.

Certo, si può facilmente osservare che sarebbe auspicabile una modificazione del sistema del trasporto merci del nostro paese, con un trasferimento di quote di mercato dal sistema su gomma a quello su rotaia. Ma nella situazione attuale, poiché non sono prevedibili tempi certi e poiché ciò riguarda anche l'economia del paese, non vi è dubbio che il problema è di pervenire ad una più puntuale legiferazione nel settore, mettendo ordine in una serie di norme. Vorrei ricordare che tra la prima legge del 1974 e quella del 1961 (l'una di carattere sistematico, l'altra riguardante invece la possibilità di ridurre l'eccesso di offerta nel settore, il che diminuisce la competitività) sono intervenute altre leggi, che possiamo definire leggi-tampone.

Alla luce di queste osservazioni di ordine generale, credo sia opportuna l'approvazione del decreto-legge in esame, in quanto esso interviene a correzione di alcune discrasie evidenti nel comparto, che le categorie interessate hanno lamentato. Questa è la riflessione generale che sul provvedimento si è ritenuto di esprimere, fermo restando l'impegno del Governo, d'intesa con la Commissione, di procedere, a seguito di questo dibattito e dell'approvazione del decreto-legge, all'attuazione di un intervento più sistematico, che sia coerente con l'importanza del settore, anche con riferimento all'economia del nostro paese (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIORGIO CARTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Ronzani. Ne ha facoltà.

GIANNI WILMER RONZANI. Presidente, onorevoli colleghi, noi non ci opporremo alla conversione del decreto-legge n. 82 del 1993, anche se ne abbiamo ben presenti i limiti, che peraltro abbiamo cercato di rimuovere con il lavoro svolto dalla Commissione trasporti nei mesi e nelle settimane passate. Come ricordava il relatore, il provvedimento recepisce un accordo intervenuto tra il Governo e le associazioni interessate, anche se il testo licenziato per l'Assemblea modifica in parte i contenuti di quell'accordo.

Noi consideriamo quello in esame un provvedimento tampone, che speriamo sia l'ultimo di una lunga serie, perché pensiamo sia necessario voltare pagina. Si tratta — dicevo — di una normativa tampone, necessaria per combattere il fenomeno dell'abusi-vismo — tanto più grave ed allarmante in un settore già di per sé caratterizzato da un forte squilibrio tra domanda ed offerta —, nonché per alleggerire i costi che gravano sul sistema delle imprese di autotrasporto, che stanno continuando a perdere quote di mercato sul piano interno ed a livello europeo.

Dobbiamo dire però, con molta franchezza, che il decreto-legge, appunto perché provvedimento tampone, non interviene sulle cause strutturali della crisi del settore. Se noi continuassimo a varare simili provvedimenti, di cui il Governo porta per intero la responsabilità, se cioè ci limitassimo a legiferare sulla scorta della spinta che viene dalle associazioni e dalla situazione oggettiva del comparto, non affronteremmo, come è invece necessario fare, i problemi di fondo che investono il settore dell'autotrasporto. Purtroppo, da anni si continua ad intervenire con misure e provvedimenti di emergenza. I camionisti, di fronte al fatto che il Governo è il più delle volte inadempiente, annunciano il fermo; il Governo corre ai

ripari e provvede alla meno peggio con qualche provvedimento che poi, sistematicamente, non si impegna a rispettare; il Parlamento molte volte è costretto a recepire accordi che lasciano un po' il tempo che trovano e che, comunque, pongono problemi molto seri.

Da tale punto di vista è allora essenziale mettere mano a una politica che ci consenta di rimuovere le cause della crisi del settore. Il problema principale è che si tratta di un comparto estremamente polverizzato: basti pensare che il 70 per cento delle imprese ha soltanto un mezzo. Do un dato che mi pare emblematico: l'Italia ha 170 mila imprese di autotrasporto, contro le 50 mila della Germania, le 29 mila della Francia e le 10 mila dell'Olanda. Nel settore dell'autotrasporto è inoltre diffuso il fenomeno dell'abusivismo, che vorremmo appunto in qualche modo scoraggiare e contenere con il provvedimento al nostro esame.

Ebbene, se questa analisi è vera (ma, al riguardo, non mi pare esistano dubbi, per lo meno in Commissione e in Assemblea), abbiamo evidentemente bisogno di porre mano ad una politica organica per l'intero settore, con la quale in sostanza si possa intervenire sulle cause della crisi che prima ricordavo.

Il Parlamento ha tentato a suo tempo di far fronte alla situazione predisponendo, dopo anni di discussioni, una normativa di sostegno che va sotto il nome di legge n. 68. Tale legge, rimasta in larga misura inattuata, contiene due finalità positive e innovative che mantengono intatta, a nostro avviso, la loro validità. In primo luogo si propone di ridurre l'offerta e di incentivare l'esodo. Questa è un'esigenza alla quale occorre assolutamente provvedere, dato che non è pensabile trasferire quote significative di traffico verso il trasporto su rotaia e per via mare (come noi proponiamo da tempo) se al tempo stesso non si mette mano alla riorganizzazione del settore dell'autotrasporto.

L'altra esigenza è quella di qualificare quest'ultimo. Nonostante infatti sia strategico e fondamentale trasferire quote di traffico dalla strada alla rotaia, è evidente che il settore svolgerà per molto tempo ancora

una funzione positiva nel quadro del nostro sistema nazionale di trasporti.

Ebbene, se noi avessimo per tempo attuato la legge n. 68, non saremmo forse stati costretti oggi a varare provvedimenti come quello che stiamo discutendo in quest'aula. Così non è stato. Il Governo ha prima stanziato risorse insufficienti (ricordiamo tutti le discussioni svoltesi in Assemblea durante l'esame della legge finanziaria) e poi ha ritardato, come sua abitudine in questi casi, l'applicazione della legge di ristrutturazione del settore. E ciò — badate! — ha contribuito a rendere più grave la crisi dell'autotrasporto italiano.

Cito un dato significativo (e concludo, signor Presidente). Nel febbraio di quest'anno sono state presentate 1.800 domande da parte di imprese che intendono utilizzare la legge n. 68 o per abbandonare il settore (il cosiddetto esodo) o per riorganizzarsi, dando vita a consorzi o a fusioni o informatizzando un settore che ha anche problemi di questo tipo. Molte di queste domande sono rimaste inevase. Il costo complessivo di tali operazioni è di 220 miliardi: il Parlamento (ma in questo caso sarebbe più esatto dire il Governo) ha stanziato per il settore, nel triennio, poco più di 200 miliardi. Da qui, allora, l'esigenza di essere coerenti: occorre riconoscere che il provvedimento in esame non risolve i problemi ed è in qualche modo una misura tampone. È necessario, quindi, che il Parlamento ed il Governo mettano mano ad una politica che riorganizzi fino in fondo il settore dell'autotrasporto.

Se non vogliamo trovarci, in futuro, nella condizione di dover discutere su provvedimenti come quello oggi all'esame dell'Assemblea, è necessario, a nostro avviso, imboccare con coerenza la strada dell'applicazione della legge n. 68: altrimenti, è bene che i colleghi abbiano presente che, se non avremo la forza e la capacità di riorganizzare il settore, a trarne beneficio non saranno — come noi proponiamo — le ferrovie italiane, che oggi trasportano soltanto l'11 per cento delle merci ma, nella condizione data del nostro paese, le imprese di autotrasporto di altri paesi, le quali già oggi controllano una parte considerevole del mercato interno e di quello europeo. Anche

tale aspetto, signor Presidente, ci fa capire l'urgenza di provvedere in merito con politiche organiche di riforma del settore.

Noi dunque non voteremo a favore della conversione in legge del decreto-legge n. 82, ma ci asterremo dal voto. Riteniamo infatti che sia necessario smetterla con il ricorso a provvedimenti tampone: occorre viceversa, lo ripeto, attuare fino in fondo la legge n. 68 e, semmai, immaginare altri provvedimenti con i quali assicurare un sostegno legislativo ad un settore che deve essere riorganizzato e riformato. Per conseguire tale obiettivo il partito democratico della sinistra continuerà a battersi in quest'aula (*Applausi dei deputati del gruppo del PDS*).

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

**MAURIZIO PIERONI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, spero che da una più approfondita riflessione — nei limiti in cui ciò sarà possibile, viste le condizioni nelle quali si svolge il dibattito in quest'aula — l'Assemblea tragga la necessaria convinzione per respingere questo sciagurato provvedimento. Non uso il termine «sciagurato» in maniera enfatica, ma mi riferisco ai contenuti che motivano il provvedimento in esame. Credo che se quest'ultimo fosse approvato, ciò deriverebbe soltanto dal fatto che la maggioranza dei colleghi non ha potuto prendere visione in maniera esaustiva e completa dei suoi contenuti. Infatti, chiunque avesse piena consapevolezza degli stessi non potrebbe in alcun modo esprimere un voto favorevole. Tra l'altro, mi aspetto che il ravvedimento da me auspicato non si limiti ai colleghi parlamentari ma riguardi anche il Governo e, in particolare, il Ministero dei trasporti, viste le persone che in questo momento si trovano ad occuparsi degli affari del dicastero.

Mi riesce assolutamente incomprensibile pensare che un ministro come l'onorevole Costa, il quale non fa mistero in alcun passaggio pubblico delle sue posizioni a favore del mercato e della sua propensione liberistica, si trovi poi a dover chiedere l'approvazione di un provvedimento che rappresenta un'alterazione, introdotta per

legge, delle dinamiche di mercato, di un provvedimento che non è nient'altro che una codificazione legislativa di un sistema protezionistico, a vantaggio del settore del trasporto ed a svantaggio di tutti gli altri comparti e dell'economia italiana nel suo complesso.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MARIO D'ACQUISTO.**

**MAURIZIO PIERONI.** Mi riesce anche difficile, colleghi, accettare che in questo Parlamento possano essere usati due pesi e due misure. Da tale punto di vista, l'appello è rivolto a tutti i colleghi che siedono sui banchi della sinistra. Costoro troppo spesso, in passato ed ancora oggi, indulgono ad incertezze di fronte a provvedimenti di questo tipo. Non riesco a capire la schizofrenia in base alla quale il Parlamento, a fronte della disastrosa situazione dell'economia del paese, possa chiedere pesanti sacrifici ad alcune categorie sociali (penso, per esempio, ai pensionati che si trovano di fronte alla sciagura dei ticket) o produttive (mi riferisco, per esempio, ai minatori della Sardegna ed alla situazione del comparto siderurgico), e poi, quando con le stesse motivazioni vengono richiesti sacrifici per una corporazione qual è quella dei camionisti, gli stessi metri di misura, la stessa inflessibilità, lo stesso rigore economico vengano tranquillamente messi in soffitta o chiusi in un cassetto.

Il collega Ronzani aveva pienamente ragione nel dire che non possiamo aspettarci in tempi brevi una redistribuzione degli assi di trasporto del nostro paese; cioè non possiamo aspettarci in tempi brevi che le merci comincino a viaggiare sulla rete ferroviaria, per cabotaggio e lascino le strade. Questo è indubbio e come rappresentante del gruppo dei verdi sono il primo ad ammetterlo, pur ritenendo che — ne converranno tutti i colleghi — se le nostre strade ed i nostri centri storici non fossero intasati dai TIR che continuamente ne avvelenano l'aria e ne rendono invivibile il territorio, probabilmente avremmo da guadagnarne tutti.

Ma un conto è dire che tale passaggio non

è possibile nell'immediato e che invocarlo è pura utopia e significa rifuggire dai problemi reali, altro è avallare le dinamiche oggi in corso e non mettere in campo alcunché per cercare di invertirle. Perché questo facciamo con il provvedimento al nostro esame, nato sotto il ricatto fatto al Governo Amato dalla corporazione dei camionisti attraverso la minaccia di fermo. Questa è la realtà. Il Parlamento non aveva accettato quelle parti del provvedimento in cui si prevedevano talune prebende per la corporazione dei camionisti e il Governo si è rimangiato gli impegni assunti con la legge finanziaria a fronte delle minacce sollevate da quella corporazione.

Di conseguenza, se convertiremo il decreto-legge al nostro esame, la corporazione si ritroverà in mano strumenti di pressione molto più pesanti e la prossima minaccia di fermo rappresenterà un ricatto di gran lunga più stringente, al quale sarà difficile dire no.

Il collega Ronzani afferma che il decreto-legge dovrebbe essere l'ultimo provvedimento di questo tipo cui le Camere mettono mano. Ha ragione e io non ho motivo di dubitare dell'assoluta sincerità delle sue intenzioni; ma ribadisco che, se approviamo un provvedimento del genere, saremo esposti in futuro a tutti i ricatti della categoria senza alcuno strumento di difesa. Badate, il decreto è apertamente osteggiato da tutti i settori dell'economia italiana, tranne che dalla corporazione interessata. Tutte le associazioni imprenditoriali — dalla Confindustria alle associazioni minori — si sono appellate in ogni modo alle Camere affinché il decreto-legge non venisse convertito. Tutte le associazioni imprenditoriali del paese si rendono conto del fatto che si stringe un cappio attorno al loro collo, che viene meno ogni possibile alternativa.

Con il provvedimento in esame noi non combattiamo l'abusivismo, ma lo favoriamo: facciamo nascere un mercato nero dell'autotrasporto perché tale testo codifica in modo definitivo il sistema delle tariffe a forcilla che, per chi non ne avesse piena consapevolezza, è del tutto fuori mercato ed obbliga chiunque voglia trasportare alcunché a rivolgersi agli autotrasportatori senza

poter contrattare, come avviene in qualsiasi altro paese, il prezzo del trasporto in una normale logica di domanda ed offerta, ma dovendo pagare una tariffa fissata per legge.

Nessun sindacato di lavoratori dipendenti, nel nostro paese, ottiene per legge una protezione simile a quella che, con il provvedimento al nostro esame, si garantisce alla categoria in questione.

Ma non si tratta solo di ciò. Si è arrivati al paradosso di minacciare per legge attraverso questo provvedimento, l'arresto di tutti coloro che volessero sottrarsi al sistema obbligatorio delle tariffe a forcilla. In Italia cioè, chi volesse attenersi alle regole del libero mercato valide per tutti i paesi della Comunità europea nel rapporto tra committente e autotrasportatore sarebbe minacciato di andare in galera. Adesso, in realtà, la galera è stata sostituita da salatissime multe, anche con il sequestro della merce (che è più o meno la stessa cosa). Questo è il livello di protezionismo che noi raggiungiamo!

La situazione si è rafforzata ad un punto tale che nell'articolo 9 del decreto-legge, di cui oggi si chiede lo stralcio, si consegna l'albo degli autotrasportatori, che avrebbe dovuto essere pubblico, nelle mani della corporazione, della categoria. E non lo dico io, lo dicono illustri docenti universitari di diverse facoltà italiane, i cui pareri *pro veritate* portati in campo non dai verdi, ma dalla Confindustria, dalla Confetra e dalle associazioni imprenditoriali, possono essere letti in questa sede. È la situazione che ci troviamo ad affrontare!

Si arriva persino al paradosso che non potendo sottrarci alle dinamiche imposteci dal trattato di Maastricht e dalle direttive CEE, e volendo continuare a proteggere l'autotrasporto italiano senza rimettere in discussione alcuna forma di organizzazione del settore, finiamo per proteggere i TIR olandesi e tedeschi! Ciò in quanto, se noi concedessimo sgravi fiscali e altre forme di incentivi ai soli camionisti italiani, ci troveremmo immediatamente al di fuori delle normative CEE. Per evitare questo, il decreto-legge in esame introduce il principio che anche gli autotrasportatori olandesi, tedeschi o francesi che viaggino sul territorio italiano hanno diritto agli sgravi fiscali e a

tutti gli incentivi di cui godono gli autotrasportatori del nostro paese.

Dal punto di vista dell'autotrasporto italiano la situazione è addirittura paradossale: spendiamo soldi dello Stato per compensare il trasporto su gomma non solo italiano, ma di tutti i paesi della CEE. In tal modo, il nostro paese diventa il paradiso dell'autotrasporto su gomma, protetto e bloccato al di fuori di ogni logica di mercato. Oltretutto, si diventa assolutamente impotenti a bloccare l'abusivismo perché — e voi lo sapete meglio di me — tutte le realtà economiche gestite con un protezionismo di questo tipo incentivano il mercato nero: avremo un profluvio di abusivismo.

Badate, colleghi, è un errore rispetto al quale non vi è ritorno, e non lo dico per enfatizzare la questione. Nel momento in cui metteremo in mano alla lobby organizzata e alle sue rappresentanze l'albo degli autotrasportatori, non ci sarà più alcuna possibilità di attivare un rapporto che non sia sindacale o di conflitto aperto. Non siamo solo noi verdi a chiederlo: anche se in questo paese l'89 per cento delle merci viaggia su gomma, non voglio ripetere questa litania, desidero rimanere esclusivamente in una logica di gestione economica del mercato, dal quale in questo modo ci poniamo completamente fuori.

Diamo vita ad una categoria protetta che non ha pari, dalla quale continueremo ad essere ricattati ed a cui dovremo dare ulteriori incentivi; non potremo più difenderci dalla minaccia di un blocco perché non ci sarà più nessuno in grado di sottrarsi al controllo delle corporazioni: chi oserà farlo non sarà più iscritto all'albo degli autotrasportatori. Questa è la realtà che stiamo per creare!

Onorevoli colleghi, vi prego di non innescare una dinamica di questo tipo, perché i suoi effetti saranno subiti da tutti i cittadini italiani nel profluvio di TIR che attraverseranno le loro strade. Mentre in tutti gli altri paesi europei si mettono in moto meccanismi di disincentivazione del traffico su gomma, noi attiviamo sistemi che fanno dell'Italia proprio il paradiso del trasporto su gomma, anche per i vettori stranieri che vengono qui a prendere soldi dello Stato per viaggiare su gomma anziché su rotaia.

Vi invito, quindi, a respingere il provvedimento in esame, perché questo sarà l'unico modo attraverso il quale il nuovo Governo e il Parlamento potranno affrontare la necessità di una ridefinizione complessiva del settore con i dovuti ammortizzatori sociali. Non vogliamo, infatti, che questo settore vada allo sbando: un conto è prevedere la necessità di ammortizzatori sociali nella gestione di un ridimensionamento e di una contrazione di una realtà polverizzata e corporativa, altro è incentivarne le dinamiche perverse. Ed è questo, invece, che si ottiene con il decreto-legge n. 82.

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

**ROBERTO CASTELLI.** Signor Presidente, ho ascoltato gli interventi che mi hanno preceduto ed ho colto in ciascuno di essi elementi di verità. Si tratta di una materia complessa e gli oratori intervenuti prima di me hanno posto l'accento su alcuni punti particolari, tutti veritieri.

La prima questione, sulla quale siamo tutti d'accordo, è che in questo momento il settore dell'autotrasporto merci per conto terzi in Italia attraversa una crisi che certamente non è congiunturale, ma strutturale. I dati sono già stati ricordati, credo che però valga la pena richiamarli.

Il fatto fondamentale è che ci troviamo di fronte ad aziende troppo piccole, assolutamente sottodimensionate. Non possiamo nemmeno dire che siano vere e proprie aziende perché le 170 mila esistenti hanno una media di 1,8 veicoli, contro una media europea di circa 14. Da ciò possiamo dedurre quale sia la differenza di potenzialità e di capacità organizzativa tra un'azienda italiana ed una europea.

Parlo di aziende europee perché, come tutti sappiamo, è a tale livello che si gioca la partita; dovremo infatti preparare questo settore quanto meno a combattere ad armi pari con i concorrenti europei quando, entro il 1996, il mercato dell'autotrasporto sarà completamente liberalizzato.

Oltre a questo dato, che è già stato ricordato, vi sono altri elementi di svantaggio che il settore dell'autotrasporto sta attualmente

soffrendo. Mi riferisco, per esempio, al costo del gasolio, superiore a quello europeo (cioè era vero soprattutto prima della svalutazione della lira, ma lo sarà anche ora poiché il gasolio segue il corso del dollaro ed è quindi destinato ad aumentare); il costo del lavoro, poi, è superiore: un nostro conducente «costa» molto di più di uno francese o tedesco. Vi sono inoltre rilevanti svantaggi per quanto riguarda la legislazione tecnica per i veicoli (mi riferisco, per esempio, alle diverse tare dei rimorchi, più basse in Germania ed in Francia e più alte in Italia, con svantaggio a peso complessivo uguale del materiale trasportato); ulteriori svantaggi riguardano la volumetria. Esistono infine attualmente pesantissimi condizionamenti — si tratta di un fatto contingente che però non va sottovalutato — che riguardano l'entrata in vigore del nuovo codice della strada. Dovremmo aprire a tale proposito una parentesi domandandoci come tale codice sia stato concepito e varato, essendo stata inserita tutta una serie di normative che sembrano fatte apposta per complicare la vita degli autotrasportatori o, in alcuni casi, addirittura bloccare l'attività. Mi riferisco, per esempio, a tutte le norme concernenti i trasporti eccezionali. Ciò, tuttavia, è quanto meno un fatto contingente e ci auguriamo che il problema sia superato entro breve termine (effettivamente, la Commissione ha lavorato su questo punto proprio per poter dare un contributo in tal senso).

Occorre tenere presente che questa inferiorità non è futuribile perché, checché se ne dica, gli autotrasportatori stranieri hanno già la possibilità di effettuare trasporti in Italia. Se esaminiamo le quote di mercato del trasporto merci su gomma effettuato dagli italiani o dagli stranieri possiamo constatare come stiamo progressivamente perdendo quote di mercato. Si tratta quindi di un problema già presente e che non ci riguarderà solo nel 1995 o 1996. Come fare per superare tale *empasse*? La lega ritiene — a tale proposito sono perfettamente d'accordo con il collega Pieroni — che non si debbano toccare i meccanismi di mercato, assai delicati, rispetto ai quali si rischia poi di fare la fine degli apprendisti stregoni. Occorre dunque eliminare gli ostacoli che

prima ho citato: ciò dovrà essere oggetto di un provvedimento che la lega auspica sia predisposto in tempi brevi, a nostro avviso entro l'anno o al massimo all'inizio del prossimo.

Occorre soprattutto far crescere le aziende; se non metteremo in atto meccanismi tali per cui le dimensioni delle aziende di trasporto su gomma in Italia crescano ai livelli europei, potremo cercare in quest'aula tutti i palliativi che vogliamo, ma il nostro destino sarà sicuramente segnato e sarà quello di consegnare alle aziende estere il trasporto delle merci, vale a dire un *business* di svariate migliaia di miliardi. Devo sottolineare che già esiste una legge che va in questa direzione — la legge n. 68 del 5 febbraio 1992 —, la quale, però, non è stata molto applicata. L'onorevole Ronzani l'ha prima citata: essa contiene effettivamente incentivi in tal senso, ma non si sa in quale modo possa essere utilizzata.

Questa secondo noi sarebbe la strada maestra da seguire, ma il decreto-legge n. 82 cosa prevede? Va nella strada esattamente opposta: introduce una serie di misure protezionistiche e corporative nell'illusione che possano salvare il mercato. Ad avviso dei rappresentanti della lega nord, invece, ci troviamo — volendo ricorrere ad un paragone — di fronte ad un drogato che, stando male, aumenta progressivamente le dosi nell'illusoria speranza che lo possano portar fuori dal suo dramma.

Il provvedimento in esame conteneva addirittura alcuni articoli incostituzionali. Evidentemente, il nostro parere non era del tutto campato in aria...

Pregherei i colleghi alle mie spalle di consentirmi di seguire il filo logico del mio pensiero. È già difficile parlare nelle condizioni attuali, se poi mi parlate dietro le spalle... (*Commenti del deputato Tassi*)! Grazie, Tassi.

Stavo dicendo che alcuni articoli erano addirittura anticostituzionali; ciò evidentemente corrispondeva al vero, visto che la Commissione affari costituzionali ha espresso riserve sull'articolo 9.

Provvedimenti ed articoli come quelli in esame potrebbero andar bene in un'economia integralmente autarchica. Se noi fossi-

mo in un'economia di tal genere, le cose potrebbero anche funzionare, è però opportuno ricordare — come sosteneva prima il collega Pieroni — che siamo in Europa e che vogliamo restarci; deve essere ben chiaro!

Per quanto riguarda il provvedimento in esame, la lega nord si trovava di fronte a due strade: quella intrapresa dal gruppo dei verdi, volta a denunciare le storture contenute nel decreto-legge n. 82 al fine di pronunciare un «no» secco e deciso a decreti di questo genere, o quella di tentare di migliorare il provvedimento, nella consapevolezza delle oggettive difficoltà in cui si sta dibattendo il settore. La prima soluzione — mi rivolgo al collega Pieroni — non è stata da noi assolutamente seguita per paura dei ricatti che avrebbe potuto fare la corporazione degli autotrasportatori. Dico ciò pubblicamente e ricordo, nello stesso tempo, che il decreto-legge in esame avrebbe rappresentato l'ultimo tentativo, l'ultimo salvagente offerto alla corporazione degli autotrasportatori per dar loro il tempo di ristrutturare la propria attività e di attrezzarsi per una competizione. Per quanto ci riguarda, o per quanto mi riguarda, quello in esame sarà veramente l'ultimo decreto tampone che darà loro privilegi di cui, effettivamente, altre categorie non godono. Ricordiamoci che ci troviamo di fronte a piccoli imprenditori, a gente che, come minimo, muove investimenti per centinaia di milioni: non sono quindi dei poveri disperati, come molti li hanno descritti. È gente che comunque ha investito centinaia di milioni per poter svolgere la propria attività.

Noi della lega nord abbiamo seguito la seconda strada. Nel corso di questi mesi abbiamo cercato di migliorare il testo del decreto-legge n. 82, di cancellarne gli aspetti più patentemente incostituzionali o smaccatamente a danno di altre categorie — mi riferisco, in sostanza, alle categorie dei committenti e dei destinatari —, e devo dire che, anche grazie al lavoro svolto da tutte le forze politiche in Commissione, qualche risultato è stato comunque raggiunto. Vorrei citarlo.

Pieroni ha fatto riferimento alla ridicola pena che era prevista per i committenti che affidavano le merci ad autotrasportatori abusivi. Dico «ridicola» perché si prevedeva

addirittura di metterli in galera sebbene sia dimostrato che alcune volte non si può assolutamente sapere a chi si dà la merce! Quella pena è stata cancellata, anche grazie ai nostri emendamenti. All'articolo 2 la prescrizione, che era addirittura decennale, è stata quanto meno dimezzata. Il comma 2 dell'articolo 4, con cui praticamente si trasformava la ditta di autotrasporto in ufficiale giudiziario, è stato cancellato anche grazie all'emendamento della lega. Per quanto riguarda i termini assicurativi sono state previste norme migliorative, mentre è stata formulata una serie di modifiche in materia di rimborsi merci danneggiate per colpa grave da parte degli autotrasportatori. Sono stati inoltre introdotti concetti atti quanto meno a segnalare al ministro competente le distorsioni esistenti all'interno del codice della strada; anche questo è un problema estremamente grave, da risolvere molto in fretta.

Il decreto non ci soddisfa totalmente e quindi non potrà avere il nostro voto favorevole, tuttavia esso è stato corretto in maniera tale da poter essere ritenuto accettabile in un'ottica di transitorietà. Su questo punto — che ribadiamo con forza — vorrei però sentire il parere del Governo. È vero che oggi in Italia non si sa quanto durino i governi e che, quindi, l'impegno di un esecutivo vale per quello che è, ma gradiremmo in ogni caso che il rappresentante del Governo — che mi sembra in questo momento non stia ascoltando — assumesse un impegno in tal senso. Non so se il sottosegretario sia in grado di confermarlo, ma credo di poter dire che dal dibattito in Commissione e dalla discussione in Assemblea è scaturita una posizione unanime — mi prendo la libertà di interpretare il pensiero dei colleghi — nel senso di considerare questo come un decreto tampone, un provvedimento transitorio, un salvagente — insomma — da mettere doverosamente a disposizione della categoria.

Su questo, collega Pieroni, noi ci discostiamo dalla tua posizione, perché riteniamo si debba dimostrare che siamo comunque sensibili al «grido di dolore» — consentitemi la citazione — proveniente dai componenti della categoria. Si tratta di un disagio che ha

riscontri oggettivi: è inutile nascondere. Ora occorre responsabilmente governare la transizione da una situazione di artigianato (con la polverizzazione degli operatori) alla costituzione di aziende organizzate: ma tutto ciò deve avvenire senza traumi. È vero che abbiamo imposto pesanti sacrifici a tante categorie, ma è anche innegabile che per tutti i comparti abbiamo previsto ammortizzatori sociali; non si vede dunque perché dovremmo negarli agli autotrasportatori. Come ho detto, l'autotrasportatore è una figura di imprenditore che spesso lavora in condizioni subordinate rispetto al committente. Questo aspetto va responsabilmente tenuto presente.

Il provvedimento oggi in discussione ci lascia certamente l'amaro in bocca: per tornare al paragone con la droga a cui già si è fatto ricorso, esso è come il metadone, e certamente nessun organismo sano ha voglia di assumere metadone. Riteniamo che il settore dell'autotrasporto in questo momento non sia, per così dire un organismo sano: va in qualche modo aiutato ad uscire dalla situazione attuale. Ma — lo ripeto — chiediamo a questo Governo, a quello successivo ed al Parlamento l'impegno di varare quanto prima — in termini brevi, al massimo l'anno venturo — un provvedimento serio che possa preparare il comparto dell'autotrasporto all'appuntamento del 1996. Su questa scadenza non abbiamo alcuna possibilità di intervento: arriverà ineluttabilmente. A quel punto o saremo preparati oppure vedremo un altro importantissimo settore dell'economia italiana assumere una posizione subordinata nella competizione con i concorrenti europei (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Marte Ferrari. Ne ha facoltà.

**MARTE FERRARI.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, dal dibattito è emersa l'importanza della materia, che sollecita diverse riflessioni. Pensiamo ad esempio a cosa significhi il fermo, il blocco dell'autotrasporto, nonché ai pesanti disagi che esso reca nelle zone di confine.

Il provvedimento va considerato nell'ambito della situazione di crisi generale che vive il paese.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
TARCISIO GITTI.**

**MARTE FERRARI.** È possibile trovare occupazione nel settore del terziario per lavoratori con specializzazione. Possiamo definire gli autotrasportatori lavoratori specializzati, che svolgono un'attività complessa e prestano diversi servizi. Si deve pertanto pensare alla possibilità di una loro riqualificazione e ricollocazione, anche al fine, come ha sottolineato l'onorevole Castelli, della riduzione della tensione sociale. Ripeto che i comparti in cui è più facile una rioccupazione dei lavoratori sono, ad esempio, quelli del terziario o dell'artigianato.

È stato importante che il Governo si sia dimostrato disponibile a trattare, a discutere, al fine di migliorare le condizioni esistenti. Credo che una considerazione positiva meritino anche i dirigenti delle associazioni dell'autotrasporto, che, in quanto espressione di determinate forze sociali, devono promuovere le loro iniziative, sempre però nel rispetto dei principi democratici. Certo, in alcuni momenti la tensione è stata particolarmente alta (pensiamo a quanto è accaduto al valico del Brennero), ma questi dirigenti hanno sempre cercato di placare gli animi, favorendo il dialogo e il confronto. Mi sento di dover spezzare una lancia a favore di organizzazioni che non devono essere viste solo come *lobbies*, così come ha fatto l'onorevole Pieroni. Ci si è sforzati di incentivare l'ammodernamento del settore; non dimentichiamo l'arretratezza del sistema ferroviario, con ciò che comporta per il trasporto delle merci.

Invito il Governo ad impegnarsi a compiere ulteriori valutazioni e approfondimenti sulle numerose tematiche affrontate nel provvedimento, anche al fine di un loro coordinamento, per soddisfare le esigenze di un settore vitale per la nostra economia. Consideriamo che cosa hanno comportato in Cile le tensioni nel comparto del trasporto delle merci. Dobbiamo evitare che si arrivi

allo scontro e favorire la riorganizzazione più razionale del settore.

Annuncio il voto favorevole sul provvedimento, con l'auspicio che il Governo rispetti l'impegno assunto con le categorie di portare all'esame del Parlamento una disciplina più organica che si conformi alla normativa europea, per una politica diversa dell'autotrasporto per conto terzi.

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Barbalace.

**FRANCESCO BARBALACE, Relatore.** Signor Presidente, desidero svolgere alcune rapide puntualizzazioni rispetto agli interventi che i colleghi Ronzani, Castelli, Pieroni e Marte Ferrari hanno pronunziato nel corso della discussione.

Non è assolutamente vero che il provvedimento in esame non sia stato migliorato — lo stesso onorevole Castelli lo ha ricordato — dalla Commissione. Infatti vi sono state introdotte modifiche che rendono maggiormente comprensibile il testo.

Debbo tuttavia sottolineare — rivolgendomi in modo particolare all'onorevole Pieroni — che il decreto-legge, nella sua formulazione, non rappresenta affatto un incentivo al fenomeno dell'abusivismo. Al contrario, una norma dell'articolo 1 affida uguali responsabilità al vettore e al committente in merito a tale problema. Nella maggior parte dei casi, infatti, il committente, derogando alla legge n. 298 che prevede il sistema delle tariffe «a forcella», faceva ricorso ad autotrasportatori abusivi, da un lato compromettendo la certezza e la sicurezza del trasporto, dall'altro creando difficoltà per la circolazione stradale.

Nel corso della discussione si è inoltre ommesso di citare un'altra importante questione. Il decreto-legge n. 82 riprende il tema dei patti in deroga, che rappresenta appunto già un sistema derogativo rispetto a quello delle tariffe «a forcella». Tale questione, così come si è affermato in sede di Commissione, rimane un problema aperto sia per i parla-

mentari, sia per il Governo. Tuttavia, ritenere che un provvedimento al quale si è riconosciuta la finalità specifica di un intervento settoriale potesse delineare norme sistematiche per l'insieme dei problemi dell'autotrasporto rappresenta una fuga in avanti. Tutti auspichiamo il trasferimento di una quota di mercato del trasporto merci dalla gomma alla rotaia. Non vi è però dubbio che oggi il trasporto ferroviario — per una serie di ragioni e di ritardi, sui quali si può discutere e per i quali si possono individuare le responsabilità — non è in grado di far fronte alle richieste. Attualmente, l'85 per cento del trasporto merci avviene su gomma e l'incremento del volume dei traffici nell'ultimo ventennio è stato assorbito dal trasporto su gomma. Certo, esiste il problema del trasferimento al trasporto su rotaia; tuttavia, fino a quando quest'ultimo non garantirà celerità e certezza nelle consegne la questione resterà aperta.

Concludendo, ritengo che al decreto-legge in esame non debbano essere attribuiti altri obiettivi oltre a quello che esso si pone: intervenire su alcune norme — che nella mia relazione mi sono permesso di sottoporre all'attenzione dell'Assemblea — affidando all'ulteriore riflessione parlamentare — e su ciò convengo con l'opinione espressa dai colleghi — un intervento legislativo organico sulla materia. Se si fosse tentato di realizzare tale obiettivo con il decreto in esame probabilmente avremmo compiuto un lavoro inutile, senza raggiungere le finalità che tutti quanti insieme ci siamo posti.

Persiste il problema che riguarda la ristrutturazione aziendale del sistema dell'autotrasporto nel nostro paese. Come è stato qui ricordato, esso rappresenta uno dei compiti primari della legge n. 68. Nei confronti della categoria che solleva tale questione posso solo aggiungere che gli autotrasportatori dovrebbero chiedere minori incentivi fiscali e maggiori postazioni finanziarie per la ristrutturazione del settore, se vogliono diventare competitivi in ambito europeo. In ogni caso — ripeto — è un problema che sarà affidato al futuro lavoro della Commissione ed all'impegno che su questa materia il Governo ha assunto in sede parlamentare. (Applausi).

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIORGIO CARTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, colleghi, mi rendo conto che il decreto non poteva certo fornire tutte le risposte che richiede la situazione di disagio del sistema dei trasporti nella sua globalità e che quindi esso può apparire insufficiente. È senz'altro insufficiente, ma non poteva superare i limiti della situazione di forte tensione e di grave crisi del trasporto che ne ha determinato l'emanazione; limiti che hanno caratterizzato il lavoro svolto dalla stessa Commissione.

Mi rendo conto che alcune osservazioni dell'onorevole Pieroni hanno una certa validità e che forse sarebbe stato meglio presentare un decreto-tampone e contemporaneamente un provvedimento legislativo organico in materia; ma ciò — come l'onorevole Pieroni può comprendere — comporta scelte di politica industriale, di politica di riconversione, di politica dei trasporti e dell'intermodalità. Siamo quindi di fronte ad un problema che il Governo deve affrontare con rapidità e la cui soluzione deve essere sottoposta all'esame del Parlamento, affinché non si verifichino discrepanze pur di fronte a differenziazioni importanti nel tipo di trasporto rispetto allo stesso sistema europeo e alle quote che dovrebbero essere assegnate ad altri settori.

Il Governo pertanto ringrazia la Commissione per il lavoro svolto e per il notevole contributo che ha apportato correggendo alcuni punti che sicuramente sono frutto di pressioni e rendendo un po' più compatibili le esigenze poste dai diversi soggetti utenti del servizio.

A tal proposito vorrei far rilevare che, per quel che riguarda il problema della polverizzazione, ci troviamo di fronte ad un sistema che è simile al settore del commercio: mi riferisco alla necessità di superare la polverizzazione e di salvaguardare un sistema di lavoro in un momento in cui il terziario e i servizi danno una risposta anche di tipo occupazionale.

Credo che questo sia stato e sia l'obiettivo del Governo, che però non vuole perdere di vista anche la necessità più generale di prov-

vedere ad un riordino urgente di tutto il settore dell'autotrasporto. Il Governo si impegna pertanto a dare attuazione quanto prima alle norme contenute nella legge n. 68, per dare luogo ad un'inversione di tendenza.

Non credo di dover aggiungere altro. L'urgenza è nei fatti: vi è la necessità che il provvedimento al nostro esame venga convertito in legge al più presto. Il Governo si impegna per altro a ritornare in modo più organico sulla materia, secondo le intese raggiunte in Commissione.

PRESIDENTE. Avverto che la Commissione bilanciò ha espresso il seguente parere:

#### PARERE FAVOREVOLE

sul testo del disegno di legge con la seguente osservazione:

le minori entrate determinate dagli incrementi delle deduzioni forfettarie previsti dall'articolo 8 potrebbero effettivamente risultare compensate, come afferma il Governo, dall'emersione di nuova base imponibile conseguente alle misure in materia di lotta all'abusivismo; tali misure, pertanto, devono mantenere il carattere rigoroso cui sono improntate nel testo licenziato dalla Commissione;

#### NULLA OSTA

sugli emendamenti.

Passiamo all'asame dell'articolo unico dal disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione.

Avverto che gli emendamenti presentati sono riferiti agli articoli del decreto-legge, nel testo risultante dalle modificazioni apportate dalla Commissione (*per gli articoli e gli emendamenti vedi l'allegato A*).

Nessuno chiedendo di parlare sul complesso degli emendamenti riferiti agli articoli del decreto-legge, avverto che all'articolo unico del disegno di legge di conversione non sono stati presentati emendamenti.

Avverto altresì che è stato presentato l'ulteriore emendamento 9.3 (*nuova formulazione*) della Commissione (*vedi l'allegato A*).

Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati?

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Signor Presidente, la Commissione invita l'onorevole Castelli a ritirare il suo emendamento 1.1, altrimenti, il parere è contrario, anche in relazione al parere espresso dalla Commissione bilancio, di cui lei ha dato testé lettura. Inoltre, già in Commissione il problema della lotta all'abusivismo è stato affrontato e risolto proprio con la formulazione dell'articolo 1.

La Commissione raccomanda l'approvazione del proprio emendamento 9.3 (*nuova formulazione*).

Il parere è contrario sugli emendamenti Gelpi 9.1 e 9.2, che sarebbero per altro preclusi dall'eventuale approvazione dell'emendamento 9.3 (*nuova formulazione*) della Commissione.

Invito l'onorevole Castelli a ritirare il suo emendamento 11.1, in quanto l'incidenza della spesa risulta di difficile quantificazione se attribuita, come prevede l'emendamento, non all'azienda nel suo complesso, ma ad ogni singolo automezzo. Se l'emendamento Castelli non fosse ritirato, il parere su di esso sarebbe contrario.

Invito altresì l'onorevole Castelli a ritirare i suoi emendamenti 14.1 e 14.2, in quanto è stato presentato un ordine del giorno che impegna il Governo ad intervenire sulla materia che ne forma oggetto. Si tratta del problema dei cosiddetti trasporti speciali, sul quale è intervenuto il comitato interministeriale e che probabilmente sarà discusso in sede di Commissione lavori pubblici in occasione della revisione dell'articolo 10 del codice della strada.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIORGIO CARTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, il Governo si associa all'invito formulato dal relatore a ritirare gli emendamenti Castelli 1.1, 11.1, 14.1 e 14.2; qualora non fossero ritirati, il parere del Governo sarebbe contrario.

Il Governo inoltre accetta l'emendamento 9.3 (*nuova formulazione*) della Commissione, ricordando, come ha già osservato il relatore, che l'approvazione di tale emenda-

mento precluderebbe gli emendamenti Gelpi 9.1 e 9.2.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Onorevole Castelli, accoglie l'invito a ritirare il suo emendamento 1.1 formulato dal relatore e dal rappresentante del Governo?

ROBERTO CASTELLI. Sì, signor Presidente, e colgo l'occasione per motivare il ritiro anche dei miei emendamenti 14.1 e 14.2.

Il nostro gruppo ha presentato l'emendamento 1.1 perché riteneva che nella legge n. 298, agli articoli 26 e 46, fosse già prevista una sanzione decisiva contro l'abusivismo, cioè il sequestro dell'automezzo. Mi è stato detto che tale sequestro non si verifica mai; sarebbe stato interessante che un rappresentante del Ministero dell'interno fosse intervenuto per spiegarci per quale motivo una sanzione prevista dalla legge non venga applicata e quindi occorra provvedere a nuove sanzioni, che tra l'altro comportano grossi problemi dal punto di vista pratico. Ritiriamo il nostro emendamento 1.1 perché, nello spirito espresso poc'anzi, vogliamo anche in questo caso firmare una cambiale in bianco nei confronti degli autotrasportatori. Poiché ci è stato assicurato dalle categorie interessate che si tratta di un'arma efficace, vogliamo dar loro credito su questo punto.

Ritiro inoltre, come ho detto, gli emendamenti 14.1 e 14.2, sulla base delle considerazioni svolte dal relatore, cioè perché è stato presentato un ordine del giorno che recepisce il loro contenuto. Insisto invece per la votazione del mio emendamento 11.1.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Castelli.

Avverto che l'emendamento 9.3 (*nuova formulazione*) della Commissione sarà posto in votazione per parti separate, nel senso di votare dapprima la parte soppressiva dell'articolo 9 del decreto-legge, e successivamente la restante parte, recante un articolo aggiuntivo all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Pongo in votazione la prima parte dell'emendamento 9.3 (*nuova formulazione*) della Commissione, accettato dal Governo.

(È approvato).

Sono pertanto preclusi gli emendamenti Gelpi 9.1 e 9.2.

Pongo in votazione l'emendamento Castelli 11.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(È respinto).*

Ricordo che gli emendamenti Castelli 14.1 e 14.2 sono stati ritirati.

Pongo in votazione l'articolo 1 del disegno di legge di conversione.

*(È approvato).*

Pongo in votazione la restante parte dell'emendamento 9.3 (*nuova formulazione*) della Commissione, accettata dal Governo.

*(È approvata).*

Sono stati presentati gli ordini del giorno Castelli ed altri n. 9/2477/1, Giordano Angelini ed altri n. 9/2477/2 e Ronzani ed altri n. 9/2477/3 (*vedi l'allegato A*).

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

GIORGIO CARTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accoglie questi ordini del giorno, signor Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dei loro ordini del giorno?

ROBERTO CASTELLI. Insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/2477/1.

GIORDANO ANGELINI. Insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/2477/2.

GIANNI WILMER RONZANI. Insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 9/2477/3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Castelli ed altri n. 9/2477/1, accettato dal Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'ordine del giorno

Giordano Angelini ed altri n. 9/2477/2, accettato dal Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'ordine del giorno Ronzani ed altri n. 9/2477/3, accettato dal Governo.

*(È approvato).*

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto finali.

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

FRANCESCO MARENCO. Signor Presidente, ad avviso del gruppo del Movimento sociale italiano vi sarebbero i motivi per esprimere un voto favorevole, in quanto questo decreto-legge recepisce all'articolo 3 una nostra vecchia proposta circa l'inderogabilità delle tariffe. Il provvedimento tuttavia non risolve altri problemi del settore.

Debbo anche dichiarare, Presidente, che abbiamo forti perplessità circa il contenuto dell'articolo 10, il quale sancisce che l'attività di autoriparazione può essere esercitata anche dalle imprese di autotrasporto di merci. Le perplessità nascono dal fatto che tale disposizione potrà comportare conseguenze negative per le categorie che svolgono esclusivamente l'attività di autoriparazione.

Per questi motivi il nostro gruppo si asterrà (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

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

MATTEO PIREDDA. Presidente, onorevoli colleghi, annuncio il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana a questo provvedimento, che pur non essendo ottimale risponde ad alcune questioni che le associazioni di categoria avevano sollevato sin da quando il Parlamento aveva approvato la legge n. 68.

Come hanno ricordato tutti i colleghi, esiste un problema di notevoli dimensioni: si tratta di quasi duecentomila aziende che

sono sottorganizzate e sottocapitalizzate. L'Italia, in vista del 1996, anno in cui la libera circolazione dei mezzi di impresa sarà totale, deve consentire che le proprie strutture di trasporto si adeguino alla concorrenza internazionale.

Credo che non possa non riconoscersi la giustezza di alcune osservazioni del collega Pieroni. È però evidente che l'esistenza in Italia di una quota di trasporto su gomma così elevata non è casuale. Dobbiamo ammettere (d'altra parte lo fa lo stesso collega Pieroni) che le ferrovie sono talmente male organizzate e così scarsamente efficienti...

CARLO TASSI. Ma si sa di chi è la colpa!

MATTEO PIREDDA. ...che l'affidamento del trasporto delle merci alle ferrovie non consente alle nostre imprese produttrici di raggiungere con tempestività ed a costi bassi i propri consumatori.

È necessario quindi che il Governo adotti una serie di provvedimenti (di cui quello che ci accingiamo a votare può essere una parte minima) che consentano la ristrutturazione del sistema dell'autotrasporto, sia diminuendo il numero degli autotrasportatori con la previsione di agevolazioni che favoriscano l'esodo, sia eliminando l'abusivismo. Anche quest'ultimo fenomeno rappresenta infatti un problema di notevoli dimensioni nel nostro paese.

Sono queste le ragioni, signor Presidente, onorevoli colleghi, che inducono la democrazia cristiana a votare a favore del provvedimento in esame. Ci auguriamo che tutti i colleghi esprimano su di esso voto favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

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

GIACOMO MACCHERONI. Signor Presidente, colleghi, nel dibattito svoltosi in Commissione e poco fa in aula si è registrato un consenso vasto sull'esigenza che nel settore dell'autotrasporto si giunga a una ristrutturazione profonda, perché è chiaro che i mali

che lo attanagliano non possono essere risolti (e ne siamo anche noi convinti e coscienti) da questo decreto-legge. Questa profonda ristrutturazione comporta la mediazione fra interessi diversi e porterà ad agire su una situazione pregressa in cui (al riguardo hanno ragione tanti colleghi) il segno delle corporazioni è presente in modo pesante. Ebbene, credo che il dibattito che si è svolto debba spingere il Governo a voltare pagina e a non affrontare più questi problemi con decreti legge.

Noi siamo convinti di questa esigenza ma è anche vero che in mancanza di un provvedimento di ristrutturazione profonda non si poteva lasciare immutata la situazione in un settore così delicato come quello dell'autotrasporto, anche perché il paese era profondamente turbato e colpito dalle vicende ad esso relative. Ecco perché siamo — vorrei dire — costretti politicamente a votare a favore di questo provvedimento, che è frutto di un'iniziativa e di un intervento del Governo che sono a mio avviso più positivi di quanto siano apparsi ad altri colleghi. Sappiamo infatti in quale situazione di difficoltà del paese si sia giunti a tale provvedimento. Mi pare quindi che esso vada considerato non il segno negativo di un Governo che ha ceduto alle spinte di una corporazione, ma piuttosto il segno positivo di un Governo che si è fatto carico dei problemi più generali del paese ed ha contribuito a chiudere un'insidiosa e pericolosa vertenza.

È con questi intendimenti che il gruppo socialista voterà a favore della conversione in legge di questo decreto-legge, che è stato accolto in modo positivo e responsabile anche da parte dei gruppi che non voteranno a favore. È in questa luce e con questo significato positivo che noi socialisti consideriamo la decisione di astenersi assunta da altri colleghi.

Prima di concludere voglio ringraziare il relatore Barbalace per l'impegno che insieme a tutti i colleghi della Commissione ha profuso per giungere alla conclusione, mi auguro positiva, dell'iter di questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

dichiarazione di voto l'onorevole Pieroni. Ne ha facoltà.

MAURIZIO PIERONI. Intervengo molto brevemente, signor Presidente, perché di questo giallo la fine è ormai nota.

È chiaro che su questo provvedimento, salvo miracoli dell'ultimo minuto, si esprimerà favorevolmente la maggioranza dei colleghi parlamentari. Ma io oso sperare fino alla fine che il miracolo possa avvenire e che il Parlamento non voti nelle condizioni indicate dall'onorevole Maccheroni, cioè perché costretto politicamente; questo è ciò che sta accadendo, onorevoli colleghi.

Il provvedimento è una mostruosità giuridica ed è rifiutato dal paese e da tutte le categorie produttive. Il Parlamento si accinge al voto in larga parte consapevole di questo fatto oppure ricorrendo al discorso sull'attenzione creata sul provvedimento, perché non ha il coraggio di assumere una chiara presa di posizione. Non ammetto — nei limiti in cui questo è possibile, tenendo presente il rispetto per l'Assemblea — che si dica che il provvedimento rappresenta l'ultimo salvagente, così come ha sostenuto chi si è dichiarato disponibile ad astenersi in sede di votazione: non è l'ultimo salvagente, ma un coltello offerto dalla parte del manico dallo stesso Parlamento che ha negato il salvagente alle lavoratrici tessili, ai pensionati, a tutte le altre categorie! Solo a questa categoria non viene negato il salvagente!

Onorevole Marte Ferrari, la categoria di cui ci stiamo occupando — come lei sostiene — non sarà una corporazione aggressiva di lobbisti, ma sicuramente non conosce il *fair play*. Non so quanti colleghi siano a conoscenza del contenuto dei *fax* giunti in Commissione. Molti di essi sono al limite dell'intimidazione e giungono a diffidare la Commissione dall'introdurre...

CARLO TASSI. È gente che lavora tutto il giorno!

MAURIZIO PIERONI. Onorevole Tassi, abbia pazienza! Io sono in questo Parlamento da un anno: l'ho sopportata con una capacità di sopportazione che, per quanto mi riguarda, corrisponde alla mia riserva per

dieci anni! Lei mi sopporti per dieci minuti! Abbia la compiacenza di sopportarmi dieci minuti e non si alzi in piedi perché tanto non mi intimidisce! (*Commenti del deputato Tassi*).

PRESIDENTE. Prosegua pure, onorevole Pieroni.

MAURIZIO PIERONI. Presidente, mi consenta, ogni tanto, uno sfogo liberatorio — che non credo sia solo mio — nei confronti dell'onorevole Tassi.

CARLO TASSI. È l'unica cosa che sai fare!

MAURIZIO PIERONI. Tutti avrete constatato l'equilibrio, la competenza e la precisione dell'onorevole Castelli, il quale non ha assunto posizioni simili alle mie (nel senso di rifiutare il decreto-legge in esame), ma ha espresso una posizione che, rispetto a quella dei verdi, si è caratterizzata per una maggiore apertura al dialogo. Ebbene, l'onorevole Castelli è stato diffamato dall'UNATRAS e dal suo segretario generale con appositi comunicati stampa diffusi in tutta Italia. Riassumendo i contenuti del provvedimento, tale associazione di autotrasportatori sostiene: «Tutti questi provvedimenti» — i provvedimenti che state per votare, onorevoli colleghi — «sono stati accolti dalla categoria con grande soddisfazione. In questi giorni l'onorevoli Castelli Robertò, della lega nord, ha tentato con un colpo di mano» — l'infame Castelli! — «di annullare i risultati sopra descritti (...)»!

Onorevoli colleghi, rendetevi conto che noi non stiamo per dare un contributo volto a trasformare questa realtà: noi, negli stessi giorni in cui le ferrovie sopprimono i treni locali, signor sottosegretario (*Applausi del deputato Ramon Mantovani*), nei giorni in cui tutti i settori della Camera si stanno battendo per salvare i servizi locali, ci vediamo sopprimere gli stessi con l'alibi della mancanza di strumenti finanziari, nonostante il contratto di servizio preveda che i servizi in questione siano mantenuti! Eppure tiriamo fuori soldi dello Stato per pagare camionisti tedeschi o olandesi in modo da non penalizzare i concorrenti italiani! Noi

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

non diamo alcun incentivo e, anzi, favoriamo l'abusivismo! Io credo che chiunque abbia le più elementari cognizioni economiche sappia che ogni intervento di tipo rigorosamente protezionistico sul mercato non fa altro che aprire la strada al mercato nero. Noi stiamo pagando una tassa politica perché, come ha giustamente detto l'onorevole Maccheroni, costretti politicamente. Io vi prego, onorevoli colleghi, di non accettare al momento del voto tale costrizione politica. Non commettiamo un errore che, oltretutto, ci squalifica di fronte a tutte le categorie produttive del paese! (*Applausi dei deputati dei gruppi dei verdi e di rifondazione comunista*)!

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

**ROBERTO CASTELLI.** Intervengo per commentare brevemente le dichiarazioni del collega Pieroni, che ringrazio per aver letto pubblicamente una parte del comunicato stampa, diffuso tramite *fax*, rivolto contro di me. Pieroni, io sono iscritto alla lega dal 1987 e puoi immaginare quante ne ho passate: figurati se ci lasciamo intimorire da messaggi di questo tipo!

**MAURIZIO PIERONI.** Lo so che sei un duro!

**ROBERTO CASTELLI.** C'è un famoso *slogan* che non è il caso di tirare in ballo...!

Noi siamo andati avanti sulla strada che ritenevamo più equilibrata, senza lasciarci influenzare né per il bene né per il male da messaggi intimidatori.

Collega Pieroni, mi dispiace che la lega, che è liberista, sia in questo momento attaccata proprio su tale fronte da altre forze politiche. Noi riteniamo di essere i campioni del liberismo, però qualunque Bignami di economia dice che, quando ci si trova di fronte ad un settore estremamente debole, è necessario tutelarlo attraverso forme protezionistiche, altrimenti tale settore crolla. È un principio che ci viene insegnato anche dalla storia economica d'Italia: intorno al 1880, proprio per far crescere l'industria

italiana, vennero adottate nel nostro paese forme di protezionismo che consentirono all'industria nazionale di crescere. Ebbene, credo che questo sia un caso del genere: d'altronde è transitoria la protezione che dobbiamo fornire.

Siamo d'accordo sul fatto che la stesura del decreto-legge grida vendetta di fronte a Dio. Tuttavia, noi non possiamo opporci alla sua conversione per i motivi che abbiamo esposto, perché faremmo morire un settore importante; ma non possiamo neppure esprimerci a favore, perché si tratta di un testo redatto in termini inadeguati. Siamo pertanto obbligati ad astenerci (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giordano Angelini. Ne ha facoltà.

**GIORDANO ANGELINI.** Signor Presidente, la bilancia dei trasporti su gomma del nostro paese presenta un deficit di 1.100 miliardi. L'Italia ha quindi bisogno di spostare merci attraverso la rete ferroviaria e necessita anche di un trasporto su strada più competitivo.

• Gli 85 mila «padroncini» sono l'effetto, non la causa, del problema, sono l'effetto della mancata politica dei governi che si sono succeduti, della frammentazione, dei costi superiori, dell'abusivismo, di una politica dei trasporti che non ha sviluppato l'integrazione e l'intermodalità e ha affidato tutto ad una proliferazione incontrollata. Di qui bisogna partire, come abbiamo fatto quando abbiamo sostenuto la legge n. 68, per la riorganizzazione del trasporto.

Gli 85 mila «padroncini» diventeranno sempre più numerosi, e lo stanno già diventando, giorno dopo giorno, vittime dei colossi stranieri che acquistano le aziende del nostro paese, colossi che fatturano sette mila miliardi e che trasformano in operatori a termine gli addetti del nostro paese. Questo è il nodo da sciogliere, se vogliamo fare una politica che serva all'Italia ed al suo sistema dei trasporti.

Spetta agli 85 mila pagare? Noi riteniamo non debbano essere loro a dover pagare, così come non debbono pagare i minatori e

i portuali. Riteniamo vada invece sviluppata una politica che aiuti a risolvere i problemi e per questo ostinatamente ci rifacciamo a quanto previsto dalla legge n. 68, all'allargamento delle dimensioni di impresa, alla riorganizzazione della logistica, all'integrazione ed all'intermodalità, all'esigenza di offrire una prospettiva là dove covano la rabbia ed il malcontento, sui quali qualcuno, magari, specula. Ma non è utile ad alcuno non affrontare e non risolvere i problemi.

Il provvedimento al nostro esame rappresenta una toppa — ed una brutta toppa — ai problemi esistenti. Ma proprio perché non vogliamo abbandonare il settore e proprio perché riteniamo necessario intervenire al riguardo, ci asterremo dalla votazione. Abbiamo lavorato, per quanto ci è stato possibile, al fine di migliorare il testo del provvedimento. È questa una cambiale che offriamo all'esecutivo in carica e ci auguriamo che esso ci dia una risposta diversa da quella dei governi che l'hanno preceduto. Speriamo infatti che si impegni con gli autotrasportatori perché è necessario cambiare il modo in cui vengono affrontate le questioni indicate allo scopo di dare maggiore serenità a tutti gli interessati e di porre in essere quegli atti indispensabili chiesti dalla Camera nel corso della discussione (*Applausi dei deputati del gruppo del PDS*).

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

**FRANCESCO NUCARA.** Signor Presidente, colleghi, sono pochi i motivi che potrebbero indurre il gruppo repubblicano a votare a favore del decreto-legge in esame. Il primo decreto, che portava la data del 27 gennaio 1993, recitava tra l'altro testualmente: «L'attività di autotrasportatore è in effetti la colonna portante del sistema di trasporto delle merci in Italia». Noi sollevammo il problema in Commissione, ma il Governo precedente, nel reiterare il decreto-legge, ha ribadito la sua posizione; ed appare abbastanza singolare che nei suoi provvedimenti il Governo, appunto, ribadisca tale posizione, mentre nelle dichiarazioni programma-

tiche afferma sempre che intende privilegiare il trasporto su ferrovia.

Avremmo tutti i motivi per votare contro la conversione in legge del decreto n. 82 del 1993, anche perché con esso gli autotrasportatori diventano una categoria protetta, come è protetta una parte dei lavoratori italiani con la legge n. 482. In un'economia di mercato, nella quale si parla di unificazione con il mercato europeo, vi sarebbero quindi molti motivi per votare contro il provvedimento in esame.

Non è quello attualmente in carica, però, il Governo che ha emanato e poi reiterato il decreto-legge. Quindi, per un atto di fiducia nei suoi confronti, per una sorta di cambiale, come è stato già rilevato dal collega che mi ha preceduto, il gruppo repubblicano si asterrà dalla votazione, pur desiderando far rilevare all'Assemblea ed al Governo quante siano le discrasie tra quello che si dichiara e quello che concretamente si va a realizzare.

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

**MILZIADE CAPRILI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi, per la verità, siamo qui a testimoniare quel miracolo che chiedeva il collega Pieroni. Inizialmente, infatti, il gruppo di rifondazione comunista era orientato per l'astensione, ma ha poi seguito con attenzione il dibattito che si è sviluppato sul decreto-legge, che è stato definito una brutta toppa, un testo scritto in modo pessimo.

In sostanza, è un provvedimento che in una situazione normale risulterebbe non approvabile; allora, ci siamo chiesti se non sarebbe stato meglio trasformare la nostra astensione in un voto contrario non solo per questo, ma anche per altri motivi. Siamo stanchi di firmare cambiali al Governo sul tema dei trasporti, di rinviare sempre al giorno dopo il passaggio dal trasporto su gomma a quello su ferrovia; siamo stanchi di pensare sempre il giorno dopo all'intermodalità, a trasporti che siano più modernamente intesi anche se paragonati al resto delle nazioni europee.

Vi è anche un motivo semplicemente di

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

bilancio. Il 10 maggio, signor Presidente, dal servizio bilancio dello Stato della Camera dei deputati ci è pervenuto un documento nel quale si mettono in discussione alcuni articoli del decreto-legge n. 82 del 1993: l'articolo 8, per minori entrate permanenti non quantificate né coperte; l'articolo 11 in merito al quale si richiedono chiarimenti relativi agli effetti sui bilanci INAIL; l'articolo 13 (90 miliardi) e l'articolo 15 (370 miliardi per il 1993) riguardo ai quali si chiedono chiarimenti sulla metodologia di calcolo.

In sostanza, ci pare che rispetto a questo provvedimento vi sia stata troppa fretta. Noi non dobbiamo condurre alcuna battaglia contro gli 85 mila padroncini; non è questo il punto in discussione. Non ci convince, però, il modo con cui si fanno le leggi in questa Camera. Del resto, non ne è convinto nemmeno il Ministero dei lavori pubblici, visto che aveva proposto una serie di emendamenti all'articolo 14 del provvedimento. Si tratta, quindi, di un pasticcio e poiché noi non vogliamo firmare pasticci né cambiali nei confronti di questo Governo, voteremo contro la conversione in legge del decreto-legge n. 82. *(Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista)*.

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

Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito)*.

Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2477, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione)*.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi» (2477):

Presenti . . . . .	324
Votanti . . . . .	199
Astenuti . . . . .	125
Maggioranza . . . . .	100
Hanno votato sì . . . . .	167
Hanno votato no . . . . .	32

*(La Camera approva)*.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (2529).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Ricordo che nella seduta di oggi la Camera ha deliberato in senso favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 102 del 1993, di cui al disegno di legge di conversione n. 2529.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo altresì che, nella seduta del 29 aprile scorso, la IX Commissione (Trasporti) è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Piredda, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**MATTEO PIREDDA, Relatore.** Svolgerò una brevissima relazione poiché il decreto-legge n. 102, reiterato in data 8 aprile 1993, è già stato esaminato in Commissione, dove è stata apportata una sola modifica, riferita alla data di entrata in vigore. Il punto 4 dell'articolo 1 stabiliva, infatti, l'entrata in

vigore delle norme del decreto-legge per il giorno 11 aprile, ma ciò non avrebbe potuto essere, giacché il provvedimento è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* l'8 aprile; di conseguenza, l'entrata in vigore va riferita al giorno 9 aprile.

Sul piano dei contenuti si tratta di un decreto-legge abbastanza modesto, in quanto recepisce le conseguenze di due provvedimenti approvati dal Parlamento. Innanzitutto, quello relativo alla soppressione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; era infatti previsto che due membri dell'ASST facessero parte del consiglio di amministrazione delle poste e telecomunicazioni, ma è evidente che, essendo stato soppresso l'ente, i due membri in questione non possono più farne parte. Inoltre, occorre tener conto del decreto del Governo che modifica la natura del rapporto di pubblico impiego e che prevede, aderendo alle posizioni espresse dalle organizzazioni sindacali, che nei consigli di amministrazione non debbano più essere presenti rappresentanti del personale. In considerazione di tali provvedimenti, nel consiglio di amministrazione delle poste sono risultati sei rappresentanti in eccesso. Con il decreto-legge in esame si stabilisce che tale consiglio di amministrazione sia formato da dodici membri, con l'esclusione, dunque, dei rappresentanti sindacali.

La Commissione ha anche discusso del più generale problema dell'amministrazione postale ed ha approvato in Commissione una risoluzione con la quale si invita il Governo a presentare al Parlamento, in tempi rapidi, un provvedimento volto a ristrutturare il sistema delle poste per elevare i livelli di efficienza che — come è a tutti noto — sono piuttosto bassi (*Applausi*).

PRESIDENTE. Invito i colleghi a trattenersi in aula: non essendovi infatti iscritti a parlare, procederemo in tempi rapidi alla votazione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MAURIZIO PAGANI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ringrazio il relatore per la sua puntuale esposizione e mi

associao alle considerazioni che egli ha svolto. Non ho nulla da aggiungere, se non una specificazione: è da circa un mese che sono stati inviati al Parlamento gli atti relativi alla organizzazione delle poste come società per azioni. Credo, quindi, di aver adempiuto alle sollecitazioni giustamente rivoltemi in tal senso.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A*).

Avverto che non sono stati presentati emendamenti riferiti agli articoli del decreto-legge, né all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

Passiamo pertanto alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

FRANCESCO MARENCO. Signor Presidente, sarò molto breve anche perché riteniamo che sul decreto-legge n. 102 — in ordine al quale dichiaro l'astensione dei deputati del gruppo del Movimento sociale italiano — vi sia poco da dire: si tratta di un atto dovuto — purtroppo, dal nostro punto di vista — e non vi sarebbe stato bisogno di un provvedimento del genere. Colgo però l'occasione, signor ministro, per deplorare, a nome del gruppo del Movimento sociale italiano, il rinvio delle procedure per le elezioni da parte del personale. Nello stesso tempo, deploriamo il ritardo persistente nella predisposizione, da parte del ministro, del provvedimento relativo alle opzioni possibili del personale già dipendente delle aziende dei telefoni.

Ricordo che in ordine a tale provvedimento abbiamo già reiterato la nostra richiesta e siamo in attesa: non dico della risposta, ma del provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

dichiarazione di voto l'onorevole Caprili. Ne ha facoltà.

MILZIADE CAPRILI. Signor Presidente, chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Caprili, la Presidenza lo consente.

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

MAURO MICHIELON. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole del gruppo della lega nord sul decreto-legge n. 102 del 1993. Si tratta di un atto dovuto, in quanto il provvedimento ottempera a quanto disposto dall'articolo 48 del decreto legislativo n. 29 del 1993.

Il nostro voto deve comunque essere inteso come un auspicio per arrivare presto alla trasformazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in società per azioni.

Volevo dire al ministro che è vero che dal 14 aprile è depositata presso la Camera la relazione inerente la trasformazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in società per azioni, ma è altrettanto vero che ne *Il Sole 24 ore* del 30 marzo il direttore generale ha affermato che lei avrebbe presentato un disegno di legge sulla trasformazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in società per azioni. Ebbene, quella relazione, invece, è tutto fuorché un disegno di legge.

Ribadisco, in conclusione, il voto favorevole del gruppo della lega nord sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 102 del 1993 (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord*).

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

GIORDANO ANGELINI. Signor Presidente, credo sia utile per tutti svolgere una riflessione su provvedimenti di questa natura, ma

non porterò via molto tempo. Vorrei osservare che questo provvedimento non va male, ma con un'azienda che presenta un disavanzo di 3 mila miliardi, un pregresso di 40 mila miliardi, che ha il servizio più scadente con le tariffe più elevate della CEE, il peggior rapporto qualità-prezzo dell'intera Comunità economica europea e fa registrare una produttività inferiore del 30 per cento a quella che si riscontra nella CEE, ci vorrebbe ben altro: vale a dire quella riforma che non è stata ancora realizzata perché l'organizzazione delle poste è stata uno dei capisaldi di un modo di governare, di un sistema di potere che non regge più.

Per queste ragioni, dichiaro l'astensione del gruppo del partito democratico della sinistra dalla votazione sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 102 (*Applausi dei deputati del gruppo del PDS*).

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

Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2529, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 102, recante disposizioni urgenti per il funzionamento del Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni» (2529):

Presenti . . . . .	299
Votanti . . . . .	200
Astenuti . . . . .	99
Maggioranza . . . . .	101
Hanno votato sì . . . . .	191
Hanno votato no . . . . .	9

Sono in missione 35 deputati.

(La Camera approva).

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

### Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. La XI Commissione permanente (Lavoro) ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul seguente disegno di legge:

S. 1073 - «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 marzo 1993, n. 61, recante misure urgenti per assicurare il funzionamento del Ministero dell'Università e della ricerca scientifica e tecnologica» (*Approvato dal Senato*) (2574).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

### Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 12 maggio 1993, alle 9,30:

1. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

VIOLANTE ed altri; FINI ed altri; PAPPALARDO; BATTISTUZZI ed altri; PIERLUIGI CASTAGNETTI ed altri; ALFREDO GALASSO ed altri; TASSI; PAISSAN ed altri; BOSSI ed altri; MASTRANTUONO ed altri: Modifica dell'articolo 68 della Costituzione (*Approvata, in prima deliberazione, dalla Camera e modificata, in prima deliberazione, dal Senato*) (86-445-529-534-620-806-841-851-854-898-1055/B).

— *Relatore:* Carlo Casini.

2. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge:*

S. 1073. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 marzo 1993, n. 61, recante misure urgenti per assicurare il funzionamento del Ministero dell'Università e della ricerca scientifica e tecnologica (*Approvato dal Senato*) (2574).

— *Relatore:* Enzo Balocchi.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 1073. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 marzo 1993, n. 61, recante misure urgenti per assicurare il funzionamento del Ministero dell'Università e della ricerca scientifica e tecnologica (*Approvato dal Senato*) (2574).

— *Relatore:* Morgando.

**La seduta termina alle 19,50.**

DICHIARAZIONE DI VOTO FINALE DELL'ONOREVOLE MILZIADE CAPRILI SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 2529.

MILZIADE CAPRILI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge n. 102 del 1993 reitera integralmente il decreto-legge n. 30 del 1993, non convertito nei tempi stabiliti.

Il decreto-legge n. 30 venne discusso dalla VIII Commissione del Senato nel febbraio del 1993; nell'ambito della discussione, la Commissione approvò un ordine del giorno con il quale, considerata l'urgenza imposta dal crescente disservizio e l'attuale inefficienza dei servizi, impegnava il Governo a:

presentare entro breve tempo un disegno di legge di riforma del Ministero delle poste e telecomunicazioni;

dare tempestiva attuazione alla trasformazione dell'amministrazione postale in società per azioni;

stabilire con le organizzazioni sindacali procedure e modalità per il passaggio del personale al nuovo ordinamento societario;

considerare la società per azioni in una prima fase interamente di proprietà pubblica e comunque sotto il controllo pubblico, e che le forme di immissione nel mercato di una quota minoritaria venissero stabilite successivamente previa decisione del Parlamento;

disporre un programma di qualificazione e ampliamento dei servizi postali, bancopostali, telematici, di incremento della produttività e di qualificazione della spesa al fine di perseguire l'obiettivo di risanamento eco-

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

nomico e il mantenimento dei livelli occupazionali.

Degli impegni sopra descritti e approvati anche con il consenso del Governo si ha notizia ad oggi della sola presentazione in Commissione di un progetto di riforma del ministero in questione.

Esiste un'urgenza in Italia, urgenza che è imposta dal crescente disservizio e dall'inefficienza del settore come documentato dal *Libro Verde* sui servizi postali elaborato dalla commissione delle comunità europee. L'amministrazione postale italiana, a parità di organico e di impianti delle corrispondenti aziende europee, svolge un servizio di recapito in tempi almeno doppi e a prezzi più elevati del 50 per cento.

Il decreto-legge n.102 del 1993 che si sta discutendo propone la modifica del consiglio di amministrazione delle poste e telecomunicazioni. Tale modifica è necessaria a seguito dei precedenti e discutibili provvedimenti legislativi approvati dal Parlamento. Ma questa modifica non appare tale da garantire a questo organismo consultivo la funzionalità che pure sarebbe auspicabile. Il decreto-legge in particolare, adeguando la composizione del consiglio di amministrazione al decreto legislativo n. 29 del 1993, esclude i rappresentanti eletti dal personale. A nostro parere tale scelta mira a depotenziare questo consiglio, privandolo di una necessaria ed incisiva azione di sorveglianza sulla funzionalità dei servizi resi dall'amministrazione postale.

Questo avviene all'interno dell'avvio della fase di privatizzazione del settore delle poste e telecomunicazioni che si è concretizzata nell'approvazione della legge n. 58 del 1992, che ha trasferito all'IRI l'azienda di Stato per i servizi telefonici.

Non ci è parsa, questa scelta, consona a garantire migliore efficienza dei servizi telefonici. Sta di fatto che con la privatizzazione vengono trasferiti ai privati i servizi maggiormente redditizi dal punto di vista economico, mentre allo Stato restano le attività meno remunerative e di difficile gestione. Per questi ed altri motivi non concordammo ed esprimeremo una dura ma civile e corretta iniziativa contro la legge n. 58 del 1992. D'altro canto le scelte politiche strategiche sulle poste e telecomunicazioni hanno portato alla perdita di funzionalità del consiglio di amministrazione.

Nel ricordare al Governo gli impegni previsti dall'ordine del giorno prima richiamato, esprimiamo il nostro voto di astensione.

---

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA  
DOTT. VINCENZO ARISTA*

---

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DOTT. MARIO CORSO*

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 22,35.*

PAGINA BIANCA

---

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 MAGGIO 1993

---

**VOTAZIONI QUALIFICATE  
EFFETTUATE MEDIANTE  
PROCEDIMENTO ELETTRONICO**

- 
- F = voto favorevole (in votazione palese)  
C = voto contrario (in votazione palese)  
V = partecipazione al voto (in votazione segreta)  
A = astensione  
M = deputato in missione  
P = Presidente di turno

Le votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale sono riportate senza alcun simbolo.

Ogni singolo elenco contiene fino a 34 votazioni.

Agli elenchi è premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

PAGINA BIANCA

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

## ■■■ ELENCO N. 1 (DA PAG. 13380 A PAG. 13393) ■■■

Votazione		OGGETTO	Risultato				Esito
Num.	Tipo		Ast.	Fav.	Contr.	Magg.	
1	Nom.	Art. 96-bis - ddl n. 2465	1	237	62	150	Appr.
2	Nom.	art. 96-bis - ddl n. 2477	68	171	87	130	Appr.
3	Nom.	art. 96-bis - ddl n. 2529	100	176	54	116	Appr.
4	Nom.	ddl n. 2465 - voto finale	86	179	72	126	Appr.
5	Nom.	ddl n. 2477 - voto finale	125	167	32	100	Appr.
6	Nom.	ddl n. 2529 - voto finale	99	191	9	101	Appr.

\* \* \*

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
ABATERUSSO ERNESTO	F	A	A								
ABBATE FABRIZIO	F	F	F	F	F	F					
ACCIARO GIANCARLO	M	M	M	M	M	M					
AGRUSTI MICHELANGELO	F		F	F	F	F					
ADONE PRIMA STEFANO	C	C	C	C	A	A					
ALAIMO GINO	F	F	F	F	F						
ALBERTINI RENATO				C	C	A					
ALESSI ALBERTO			F	F							
ALIVERTI GIANFRANCO	F	F	F	F	F	F					
ALOISE GIUSEPPE	F	F	F		F	F					
ALTERIO GIOVANNI	F	F	F	F							
ALVETI GIUSEPPE	F	A	A								
ANDO' SALVO					F	F					
ANEDDA GIANFRANCO	C	C	C	C							
ANGELINI GIORDANO	F	A	A	A	A	A					
ANGELINI PIERO		F	F		F						
ANGHINONI UBER	C	C	C	C	A	A					
ANGIUS GAVINO					A	A					
AMIASI ALDO	F	F									
APUZZO STEFANO	F		A								
ARMELLIN LINO	F	F	F	F	F	F					
ARRIGHINI GIULIO		C	C		A	A					
ARTIOLI ROSSELLA	F		F								
ASQUINI ROBERTO		C	C	C		F					
ASTORI GIANFRANCO	F	F	F		F	F					
AYALA GIUSEPPE	F										
AZZOLINA ANGELO	C	C	A		C	A					
AZZOLINI LUCIANO	F	F	F								
BALOCCHI ENZO	F	F	F	F	F						
BALOCCHI MAURIZIO				C	A						
BAMPO PAOLO	C	C	C	C	A	F					
BARRALACE FRANCESCO	F	F	F	F	F	F					
BARBERA AUGUSTO ANTONIO						A					
BARGONE ANTONIO	F	A	A		A						
BARUFFI LUIGI	F		F	F							
BARZANTI MEDO	C	C	A	C							
BASSANINI FRANCO	F										
BATTAGLIA ADOLFO						A					



XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
BUONTEMPO TEODORO	C	C	C		A	A					
BUTTI ALESSIO				C							
BUTTITA ANTONINO	M	M	M	M	M	M					
CACCAVARI ROCCO FRANCESCO	F	A	A	A	A	A					
CACCIA PAOLO PIETRO	F	F		F	F						
CAFARELLI FRANCESCO	F	F	F	F	A	F					
CALDEROLI ROBERTO	C	C	C	C	A	F					
CALDORO STEFANO	M	M	M	M	M	M					
CALINI CANAVESI EMILIA	C	C		C							
CALZOLAIO VALERIO	F	A	A	A	A	A					
CAMOIRANO ANDRIOLLO MAURA	F	A	A	A	A	A					
CAMPATELLI VASSILI	F	A	A	A	A	A					
CANCIAN ANTONIO	F	F	F	F	F	F					
CAPRIA NICOLA					F	F					
CAPRILI MILZIADE	C	C	A	C	C						
CARADONNA GIULIO		C	C	C							
CARCARINO ANTONIO	C	C	A	C	C	A					
CARELLI RODOLFO	F	F	F	F		F					
CARLI LUCA	F	F	F	F	F	F					
CAROLI GIUSEPPE	F	F	F	F	F	F					
CARTA CLEMENTE	F	F	F	F	F	F					
CARTA GIORGIO		F	F	F	F	F					
CASILLI COSIMO	F	F	F	F	F	F					
CASINI CARLO				F	F	F					
CASTAGNETTI GOGLIELMO	F	F	F	A							
CASTAGNETTI PIERLUIGI	F	F			A	F					
CASTAGNOLA LUIGI	F	A	A	A	A						
CASTELLANETA SERGIO					A	F					
CASTELLI ROBERTO	C	C	C	C	A	F					
CASTELLOTTI DUCCIO		F	F	F	F	F					
CASULA EMIDIO				F	F	F					
CAVERI LUCIANO	A	A	A	A							
CECCRE TIBERIO	F	F	F	F	F	F					
CERUTTI GIUSEPPE	F	F	F	F	F	F					
CERVETTI GIOVANNI	F	A	F	A	A	A					
CESETTI FABRIZIO	F	A	A	A	A	A					
CHIAVENTI MASSIMO	F	A	A	A	A	A					
CIABARRI VINCENZO	F	A	A	A	A	A					

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
CIAPPI ADRIANO	F	F	F	F	F	F					
CIAMPAGLIA ANTONIO	F										
CICCIOMESSERE ROBERTO	C		A	C	F						
CILIBERTI FRANCO				F	F						
CIMMINO TANCREDI				F	F						
CIOMI GRAZIANO	F	A	A	A	A	A					
COLAIANNI NICOLA				A	A						
COLONI SERGIO	M	M	M	M	M	M					
COLUCCI FRANCESCO				F	F						
COLUCCI GAETANO	C	C		C	A						
COMINO DOMENICO	M	M	M	M	M	M					
CONCA GIORGIO	C	C	C	C							
CONTE CARMELO				F	F						
CONTI GIULIO	C	C		C	A						
CORRAO CALOGERO	F	F	F	F	F						
CORRENTI GIOVANNI	F	A		A	A	A					
CORSI HUBERT		F	F	F	F	F					
COSTA RAFFAELE	M	M	M	M	M	M					
COSTA SILVIA	F	F		F	F	F					
COSTANTINI LUCIANO	F	A	A	A							
COSTI ROBINIO				F							
CRESCO ANGELO GAETANO				F	C	C					
CRIPPA FEDERICO		C									
CULICCHIA VINCENZINO	F	F	F	F	F	F					
CURSI CESARE	F	F	F	F							
D'ACQUISTO MARIO	F	F	F		F						
DAL CASTELLO MARIO	M	M	M	M	M	M					
D'ALLA SALVATORE			F	F							
DALLA CHIRSA CURTI MARIA S.	F	A	A	A	A	A					
DALLA VIA ALESSANDRO	F	F	C	F							
D'AMATO CARLO				F	C	F					
D'ANDREA GIAMPAOLO	F	F	F	F	F	F					
D'AQUINO SAVERIO	M	M	M	M	M	M					
DE BENETTI LINO	F	C									
DE CAROLIS STELIO	M	M	F	A							
DEL BASSO DE CARO UMBERTO				F	F						
DELFINO TERESIO	F	F		F	F						
DEL MESE PAOLO				F	F						

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

Nominativi	ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6										
	1	2	3	4	5	6					
DE LORENZO FRANCESCO			F	F							
DEL PENNINO ANTONIO					A						
DE LUCA STEFANO	M	M	F								
DE PAOLI PAOLO	M	M	M	M	M	M					
DE SIMONE ANDREA CARMINE	F	A		A	A	A					
DIANA LINO		F	F	F	F	F					
DI DONATO GIULIO	F	F		F	F	F					
DI GIUSEPPE COSIMO DAMIANO F.			F	F	F	F					
DIGLIO PASQUALE				F	F	F					
DI LAURA FRATTURA FERNANDO	F	F	F	F	F	F					
DI MAURO GIOVANNI ROBERTO				F	F	F					
DI PIETRO GIOVANNI	F	A	A	A	A						
DI PRISCO ELISABETTA	F	A	A	A							
D'ONOFRIO FRANCESCO	F	F	F	F	F						
DORIGO MARTINO	C	C	A		C	A					
DOSI FABIO	C	C	C	C	A	A					
EBNER MICHL	M	M	M	M	M	M					
ELSNER GIOVANNI				F	F	F					
EVANGELISTI FABIO	F	A	A	A	A	A					
FACCHIANO FERDINANDO	F	F	F	F	F	F					
FARACE LUIGI					F						
FAUSTI FRANCO	F	F	F	F							
FERRARI FRANCO	F	F	F	F	F	F					
FERRARI MARTE	F	F	F	F	F	F					
FERRARI WILMO		F	F	F							
FERRARINI GIULIO	F	F	F	F	F	F					
FERRAUTO ROMANO	M	M	M	M	M	M					
FILIPPINI ROSA	F	F	F	F	F	F					
FINOCCHIARO FIDELBO ANNA MARIA	F	A	A	A	A	A					
FIORI PUBLIO				F							
FISCHETTI ANTONIO	C	C	A	C	C	A					
FLEGO ENZO	C	C	C	C	A						
FOLENA PIETRO	F	A	A	A	A	A					
FORLANI ARNALDO			F								
FORLEO FRANCESCO	F	A	A	A	C	A					
FORMENTI FRANCESCO	C	C	C	C	A						
FORMICA RINO					F	F					
FORMIGONI ROBERTO					F	F					

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
PORTUNATO GIUSEPPE	F	F		F	F						
FOSCHI FRANCO	M	M	M	M	M	M					
FOTI LUIGI		F	F		F						
FRACANZANI CARLO					F	F					
FRAGASSI RICCARDO	C	C	C	C	A	F					
FRASSON MARIO	F	F	F	F	F	F					
FREDDA ANGELO	F	A	A	A	A	A					
FRONTINI CLAUDIO		C	C	C	A	F					
FRONZA CREPAZ LUCIA	F	F	F	F	F	F					
FUMAGALLI CARULLI OMRETTA	M	M	M	M	M	M					
GALANTE SEVERINO	C	C	A		C	A					
GALASSO ALFREDO	F	C	A		C	A					
GALASSO GIUSEPPE	F	F	F		A						
GALBIATI DOMENICO	F	F	F	F	F	F					
GALLI GIANCARLO	F	F	F	F		F					
GARAVAGLIA MARIAPIA	M	M	M	M	M	M					
GARGANI GIUSEPPE			F								
GASPARI REMO	F	F	F	F	F	F					
GASPAROTTO ISAIA	F		A	A	A						
GASPARRI MAURIZIO	C	C	C	C	A	A					
GELPI LUCIANO	F	F	F	F	F	F					
GHEZZI GIORGIO	F	F	A		A	A					
GIANNOTTI VASCO	F	A	A	A	A	A					
GIOVANARDI CARLO AMEDEO		F	F	F	F	F					
GITTI TARCISIO	P	P	P	P	P	P					
GIULIARI FRANCESCO	F	C			C	A					
GIUNTELLA LAURA	F	C	A								
GORACCI ORFEO	C	C	A		C	A					
GOTTARDO SETTIMO	M	M	M	M	M	M					
GRASSI ALDA	C	C	C	C	A						
GRASSI ENNIO	F	A	A	A	A	A					
GRASSO TAMO				A	A	A					
GRILLI RENATO	F	F									
GRIPPO UGO				F	F	F					
GUALCO GIACOMO	F	F	F	F	F	F					
GUERRA MAURO	C	C	A	C	C	C					
GUIDI GALILEO	F			A	A	A					
IANNUZZI FRANCESCO PAOLO	F	F	F	A	F	F					

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■												
	1	2	3	4	5	6							
IMPEGNO BERARDINO			A										
IMPOSIMATO FERDINANDO	F	F	A										
INGRAO CHIARA	F		A	A									
INNOCENTI RENZO	F	A	A	A	A								
IODICE ANTONIO	F	F	F	F	F	F							
IOSSA FELICE	F	F											
LABRIOLA SILVANO	F	F	F		F	F							
LA GANGA GIUSEPPE					F								
LA GLORIA ANTONIO	F	F	F	F	F	F							
LAMORTE PASQUALE			F	F	F	F							
LANDI BRUNO	F	F	F	F									
LA PENNA GIROLAMO			F	F	F	F							
LARIZZA ROCCO	F	A	A	A	A	A							
LATRONICO FEDE	C	C	C	C	A	F							
LATTANZIO VITO	F		F	F	F								
LATTERI FERDINANDO				F									
LAURICELLA ANGELO	F		A	A	A	A							
LAVAGGI OTTAVIO	F	F		A									
LAZZATI MARCELLO					A								
LECCESE VITO	F		A										
LEGA SILVIO	F	F			F								
LENOCI CLAUDIO					F	F							
LENTO FEDERICO GUGLIELMO	C	C		C	C	A							
LEONI ORSENIGO LUCA	C	C	C	C	A	F							
LETTIERI MARIO	F	A	A	A	A	A							
LIA ANTONIO	F	F	F		F	F							
LOIERO AGAZIO	F	F	F	F	F	F							
LOMBARDO ANTONINO	F	F	F	F	F	F							
LONGO FRANCO	F	A	A	A	A	A							
LO PORTO GUIDO				C	A	F							
LORENZETTI PASQUALE MARIA RITA	A	A	A	A	A	A							
LOCARELLI LUIGI			F		F								
LUCCHESI GIUSEPPE	F	F	F		F	F							
LUSETTI RENZO		F	F	F									
MACCHERONI GIACOMO		F	F	F	F								
MACERATINI GIULIO	C	C		C									
MAGISTRONI SILVIO	C	C	C	C	A								
MAGNABOSCO ANTONIO	C	C	C	C	A	A							

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
MAIRA RUDI	F	F	F	F	F	F					
MALVESTIO PIERGIOVANNI		F	F	F	F	F					
MAMMI' OSCAR			F								
MANCINA CLAUDIA	F	A	A								
MANCINI GIANMARCO	C	C		C	A	F					
MANCINI VINCENZO			F								
MANFREDI MANFREDO		F	F	F							
MANISCO LUCIO				C							
MANNINO CALOGERO				F							
MANTI LEONE				F	F	F					
MANTOVANI RAMON	C	C	A	C	C	C					
MARCUCCI ANDREA	F	F	C								
MARENCO FRANCESCO		C	C	C	A	A					
MARGIOTTA SALVATORE		F	F		F	F					
MARGUTTI FERDINANDO	F	F	F	F							
MARIANETTI AGOSTINO					F	F					
MARINI FRANCO	F	F	F	F							
MARINO LUIGI	C	C		C							
MARONI ROBERTO	M	M	M	M	M	M					
MARTINAT UGO		C	C	C							
MARTUCCI ALFONSO	F	F	F	F	F	F					
MARZO BIAGIO		F	F		F	F					
MASINI MADIA	F	A	A	A	A	A					
MASSARI RENATO		F	F	F	F	F					
MASTELLA MARIO CLEMENTE					F						
MASTRANTUONO RAFFAELE					F	F					
MASTRANZO PIETRO				F							
MATTEJA BRUNO	C	C	C	C	A	F					
MATTEOLI ALTERO	M	C	C	C							
MATTIOLI GIANNI FRANCESCO	F	C									
MATULLI GIUSEPPE	M	M	M	M	M	M					
MAZZETTO MARIELLA	C	C	C	C	A	F					
MAZZOLA ANGELO				F	F	F					
MAZZUCONI DANIELA	M	M	M	M	M	M					
MELELBO SALVATORE	F	F	F	F	F	F					
MELILLA GIANNI	F	A	A	A	A						
MELILLO SAVINO				F	F						
MENGOLI PAOLO	F	F	F	F	A	A					

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
MENSORIO CARMINE	F	F	F	F	F	F					
MENSURATI ELIO	F	F	F	F	F						
MEO ZILIO GIOVANNI	C	C	C	A	F						
MICKLI ANTONIO		F	F	F							
MICHELINI ALBERTO		F	F	F							
MICHELON MAURO	C	C	C	C	A	F					
MISASI RICCARDO			F								
MITA PIETRO	C	C	A	C	C	A					
MODIGLIANI ENRICO	F	F	F	A							
MOIOLI VIGANO' MARIOLINA	F	F	F	F	F	F					
MOMBELLI LUIGI	F	A	A	A							
MONGIELLO GIOVANNI			F	F	F						
MONTECCHI ELENA	F	A	A	A	A	A					
MORGANDO GIANFRANCO			F	F	F	F					
MORI GABRIELE	F	F	F	F	F	F					
MUSSI FABIO	F	A	A	A							
NAPOLI VITO	F	F	F	F	F	F					
NARDONE CARMINE	F	A	A	A	A	A					
NEGRI LUIGI			C	C	A						
NENNA D'ANTONIO ANNA	F	F	F	F	F	F					
NICOLINI RENATO	F	A	A								
NICOLOSI RINO	F	F	F	F							
NONNE GIOVANNI	F	F	F	F							
NOVELLI DIEGO				C	C						
NUCARA FRANCESCO				A	A						
NUCCI MAURO ANNA MARIA	F	F	F	F	F	F					
OCCHIPINTI GIANFRANCO			F	F							
OLIVERIO GERARDO MARIO	F	A	A	A	A	A					
OLIVO ROSARIO	F	F	F	F	F						
OMGARO GIOVANNI				C	A						
ORGIANA BRNITO	F	F	F	A							
OSTINELLI GABRIELE	C	C	F	C	A						
PACIULLO GIOVANNI	F	F	F	F	F						
PADOVAN FABIO	M	M	M	M	M	M					
PAGANELLI ETTORE	F	F	F	F	F	F					
PAGANI MAURIZIO		F	F	F	F						
PAGANO SANTINO			F	F	F						
PAGGINI ROBERTO	F	F	F	A	A	A					

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
PAISSAN MAURO				A	C	A					
PALADINI MAURIZIO				F	F						
PALERMO CARLO	M	M	M	M	M	M					
PANNELLA MARCO				C	F						
PAPPALARDO ANTONIO	M	M	M	M	M	M					
PARLATO ANTONIO	C			C	A						
PASETTO NICOLA				C	C						
PATARINO CARMINE				C	C	A					
PATRIA RENZO	M	M	M	M	M	M					
PATUELLI ANTONIO				F							
PECORARO SCANIO ALFONSO				C	A						
PELLICANI GIOVANNI				A	F	A					
PELLICANO' GEROLAMO	F	F	F								
PERABONI CORRADO ARTURO	C	C	C	C							
PERANI MARIO	F	F	F	F	F	F					
PERINNI FABIO	F	A	A	C	A	A					
PETRINI PIERLUIGI	C	C	C	C	A	F					
PETROCELLI EDILIO	F	A	A	A	A	A					
PETRUCCIOLI CLAUDIO	F			A							
PIERMARTINI GABRIELE	F	F									
PIERONI MAURIZIO	F	C	A	A	C	A					
PILLITTERI PAOLO					F						
PINZA ROBERTO	F	F	F	F	F	F					
PIOLI CLAUDIO	M	M	M	M	M	M					
PIREDDA MATTEO	F	F	F	F	F	F					
PIRO FRANCO				F	A	F					
PISCITELLO RINO	M	M	M	M	M	M					
PIZZINATO ANTONIO	F	A	A	A	A	A					
POGGIOLINI DANILO				A	A						
POLI BORTONE ADRIANA	C	C	C	C	A	A					
POLIDORO GIOVANNI		F	F	F	F	F					
POLLASTRINI MODIANO BARBARA				A	A						
POLLI MAURO	C	C	C	C	A	F					
POLLICHINO SALVATORE	F	C	A								
POTI' DAMIANO	F	F	F	F	F	F					
PRATESI FULCO	F	C									
PREVOSTO NELLINO	F	A	A	A	A	A					
PRINCIPE SANDRO				F	F						



## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

Nominativi	ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6										
	1	2	3	4	5	6					
SANTORO ITALICO	F	F	F								
SANTUZZI GIORGIO	F	F	F	F	F	F					
SANZA ANGELO MARIA				F	F						
SAPIENZA ORAZIO	F	F	F	F	F	F					
SARETTA GIUSEPPE	F	F	F	F	F	F					
SARRITZU GIANNI	C	C	A	C	C	C					
SARTORI MARCO FABIO	C	C	C	A	A						
SARTORI MARIA ANTONIETTA	A	A	A	A	A						
SARTORIS RICCARDO				F	F	F					
SAVIO GASTONE	F	F	F	F	F	F					
SEARRETTI CARLETTI LUCIANA	F	F	F	A	A	A					
SEARDELLA VITTORIO			F	F	F	F					
SCALIA MASSIMO	F	C	A	A							
SCARFAGNA ROMANO	F	F	C	F							
SCARLATO GOGLIOLINO	F	F	F	F	F						
SCAVONE ANTONIO	F	F	F	F	F	F					
SCOTTI VINCENZO	F	F	F	F	F	F					
SERAFINI ANNA MARIA	F	A	A	A	A	A					
SERRA GIANNA	A	A	A	A	A						
SERRA GIUSEPPE	F	F	F	F	F	F					
SESTERO GIANOTTI MARIA GRAZIA	C	C	A	C	C	C					
SGARBI VITTORIO				F	F						
SIGNORILE CLAUDIO					F						
SILVESTRI GIULIANO	F	F	F	F	F	F					
SITRA GIANCARLO	F	A	A	A	A	A					
SODDU PIETRO	F	F	F	F	F	F					
SOLAROLI BRUNO	A	A	A	A							
SOLLAZZO ANGELINO	F	F	F								
SORICE VINCENZO	M	M	M	M	M	M					
SORIBRO GIUSEPPE	F	A	A	A	A	A					
SOSPINI NINO	C	C	C	C							
SPIRANZA FRANCESCO	C	C	A	C							
SPINI VALDO	F										
STANISCIÀ ANGELO	F	A	A	A	A	A					
STERPA EGIDIO				F	F						
STRADA RENATO	F	A	A	A	A	A					
SUSI DOMENICO					F						
TABACCI BRUNO	F	F	F	F	F	F					

## XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6 ■										
	1	2	3	4	5	6					
TANCREDI ANTONIO	F	F	F	F	F						
TARABINI EUGENIO	F	F	F	F	F	F					
TARADASH MARCO	F	C	C		C	F					
TASSI CARLO	C	C	C	C	F	A					
TASSONE MARIO	M	M	M	M	M	M					
TATARELLA GIUSEPPE			C	C							
TATTARINI FLAVIO	F	A	A	A	A	A					
TEALDI GIOVANNA MARIA	F	F	F	F	F	F					
TEMPESTINI FRANCESCO				F	F						
TERZI SILVESTRO	C	C	C	C	A	F					
TESTA ENRICO				A	A	A					
THALER AUSSERHOFER HELGA	M	M	M	M	M	M					
TIRABOSCHI ANGELO				F	F						
TISCAR RAFFAELE		F	F	F	F	F					
TOGNOLI CARLO	F				F	F					
TORCHIO GIUSEPPE			F	F	F	F					
TORTORELLA ALDO	F		A	A							
TRABACCHINI QUARTO	M	M	M	M	M	M					
TRAPPOLI FRANCO					F	F					
TREMAGLIA MIRKO					A						
TRIPODI GIROLAMO	M	M	M	M	M	M					
TRUPIA ABATE LALLA	F	A	A	A	A						
TUFFI PAOLO	F	F	F	F	F	F					
TURCI LAMFRANCO	F				A						
TURRONI SAURO					C	A					
URSO SALVATORE	F	F	F	F							
VAIRO GAETANO			F		F	F					
VALENSISE RAFFAELE		C	C								
VARRIALE SALVATORE				F							
VENDOLA NICHI			A								
VIOLANTE LUCIANO	M	M	M	M	M	M					
VISCARDI MICHELE	F	F	F	F	F	F					
VISENTIN ROBERTO	M	M	M	M	M	M					
VITI VINCENZO	F	F	F	F	F	F					
VITO ELIO	F	C	C	A	C	F					
VOZZA SALVATORE	F	A	A	A	A	A					
WIDMANN JOHANN GEORG	F	A	A	A	A	F					
ZAGATTI ALFREDO	F	A	A	A	A	A					

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

Nominativi	ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 6																			
	1	2	3	4	5	6														
ZAMBON BRUNO	F	F	F	F	F	F														
ZAMPIERI AMBRO	F	F	F	F	F	F														
ZAMFERRARI AMBROSO GABRIELLA	F	F	F	F	F	F														
ZANONE VALERIO				F																
ZARRO GIOVANNI	F	F	F	F	F	F														
ZAVETTIERI SAVERIO				F																
ZOPPI PIETRO	F	F	F	F	F	F														
* * *																				

---

XI LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1993

---

abete grafica s.p.a.  
Via Prenestina, 683  
00155 - Roma