

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

RESOCONTO STENOGRAFICO

150.

SEDUTA DI MARTEDÌ 7 MARZO 1995

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAFFAELE DELLA VALLE

INDICE

PAG.	PAG.
Disegno di legge di conversione (Discussione e approvazione):	Disegno di legge di conversione (Discussione):
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (1905).	Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi (1944).
PRESIDENTE . . . 8875, 8877, 8878, 8879, 8880, 8910, 8911, 8912	PRESIDENTE . . . 8880, 8881, 8884, 8885, 8886, 8887, 8888, 8889
BOGHETTA UGO (gruppo rifondazione comunista-progressisti) 8911	GIARDIELLO MICHELE (gruppo progressisti-federativo) 8884
MICHIELON MAURO (gruppo lega nord) . 8911	GIBELLI ANDREA (gruppo lega nord), <i>Relatore per la VIII Commissione</i> . . . 8880, 8887
OBERTI PAOLO (gruppo forza Italia), <i>Relatore</i> 8875, 8879, 8910	PERTICARO SANTE (gruppo CCD), <i>Presidente della IX Commissione</i> 8889
PUOTI GIOVANNI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> 8877, 8879, 8911	PUOTI GIOVANNI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> 8884, 8888
URSO ADOLFO (gruppo alleanza nazionale) 8878	RAVETTA ENZO (gruppo lega nord), <i>Relatore per la IX Commissione</i> . 8881, 8888
VITO ELIO (gruppo forza Italia) 8911	

150.

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*.

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

	PAG.		PAG.
SANZA ANGELO MARIA (gruppo PPI) . . .	8886	PAOLONE BENITO (gruppo alleanza nazio-	
URSO ADOLFO (gruppo alleanza naziona-		nale)	8909
le)	8885	TESTA LUCIO, <i>Sottosegretario di Stato per</i>	
Disegno di legge di conversione (Discus-		<i>i lavori pubblici</i>	8908
sione):		TURRONI SAURO (gruppo progressisti-fe-	
Conversione in legge, con modificazio-		derativo)	8902
ni, del decreto-legge 31 gennaio 1995,		Inversione dell'ordine del giorno:	
n. 26, recante disposizioni urgenti per		PRESIDENTE	8880
la ripresa delle attività imprenditoriali		Missioni	8875
(1942).		Per lo svolgimento di una interrogazio-	
PRESIDENTE	8890, 8892, 8894, 8896, 8898	ne:	
ACQUARONE LORENZO (gruppo PPI) . . .	8898	PRESIDENTE	8913
BARGONE ANTONIO (gruppo progressisti-		LIOTTA SILVIO (gruppo forza Italia) . . .	8913
federativo)	8896	Sull'ordine dei lavori:	
BONO NICOLA (gruppo alleanza naziona-		PRESIDENTE	8913
le), <i>Relatore</i>	8890, 8905, 8910	Ordine del giorno della seduta di doma-	
CAMPATELLI VASSILI (gruppo progressisti-		ni)	8914
federativo)	8910	Dichiarazioni di voto finali dei deputati	
CARAZZI MARIA (gruppo rifondazione co-		Luigi Muratori, Francesco Maren-	
munista-progressisti)	8904	co e Anna Maria Biricotti sul dise-	
CARZANIGA ALBERTO, <i>Sottosegretario di</i>		gno di legge di conversione n. 1905.	8915
<i>Stato per il bilancio e la programma-</i>			
<i>zione economica</i>	8892, 8908		
FLORESTA ILARIO (gruppo forza Italia) .	8894		
MATTINA VINCENZO (gruppo progressisti-			
federativo)	8892		

La seduta comincia alle 9,35.

GAETANO COLUCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 3 marzo 1995.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Basso, Bellei Trenti, Bonafini, Calvanese, Caveri, Cecchi, Cornacchione Milella, Danieli, Del Turco, Hullweck, Latronico, Lo Jucco, Matranga, Musumeci, Novi, Occhetto, Parisi, Pozza Tasca, Sartori, Spini, Tofani e Valducci sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono ventitre, 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.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, recante interventi per il settore dell'au-

totrasporto di cose per conto di terzi (1905) (ore 9,38).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Ricordo che nella seduta del 31 gennaio 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. 21 del 1995, di cui al disegno di legge di conversione n. 1905.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo altresì che nella seduta del 2 marzo scorso la IX Commissione (Trasporti) è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Oberti, ha facoltà di svolgere la relazione.

PAOLO OBERTI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento all'esame dell'Assemblea reca alcune misure di ordine fiscale riguardanti il settore dell'autotrasporto delle merci che costituisce un comparto essenziale e strategico per l'intera economia del paese. È una realtà, infatti, che gran parte delle merci in Italia viaggia su gomma. Il conto nazionale dei trasporti nell'edizione del 1994 evidenzia, del resto,

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

che, per quanto concerne il traffico di merci, a fronte di una contrazione in termini assoluti di tutte le altre modalità di trasporto, nel 1993 solo l'autotrasporto è aumentato in termini percentuali.

Il sistema tariffario che si applica all'autotrasporto è disciplinato dalla legge n. 298 del 1974 che, in particolare, consente un'oscillazione tra un valore minimo e un valore massimo prestabiliti. Tale sistema, detto a forcella, tiene conto di una serie di elementi al fine della determinazione del livello tariffario. I costi di trasporto, evidentemente, influiscono su tale livello.

Fin dal 1990 con il decreto-legge n. 90 di quell'anno il Governo ha disposto la concessione di un credito d'imposta a parziale copertura dell'incremento dei costi di trasporto a favore delle imprese autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto di merci per conto terzi, iscritte all'albo nazionale degli autotrasportatori. Tale intervento tende a neutralizzare gli effetti dell'aumento del costo di carburanti per le imprese del settore, evitando che tale incremento si traduca in una corrispondente lievitazione delle tariffe con conseguenti effetti sui prezzi delle merci trasportate.

Per evitare, dunque, essenzialmente effetti inflattivi si sono più volte susseguiti nel tempo interventi come quelli previsti dal decreto-legge all'esame dell'Assemblea. Tali provvedimenti peraltro costituiscono l'attuazione di precisi impegni di volta in volta assunti dal Governo nei confronti delle associazioni del settore in occasione di vertenze sindacali che, come è noto, comportano alti costi per il paese.

In tale contesto deve essere inserito anche il provvedimento in esame con il quale il Governo persegue la finalità di tener fede ad un preciso impegno consistente nella corresponsione alle imprese di autotrasporto merci, anche per l'anno 1994, di un *bonus* fiscale di 570 miliardi, pari cioè a quello concesso per il 1993. Come per il 1993, infatti, a fronte di un incremento dei costi dell'autotrasporto soprattutto a causa dell'aumento del prezzo del gasolio, il Governo non ha ritenuto di aumentare le tariffe per rispettare i tassi d'inflazione programmati, preferendo concedere un credito d'imposta

alle categorie interessate. In considerazione però delle difficoltà di reperire nel bilancio in corso di esercizio le somme necessarie alla copertura degli oneri suddetti, tale copertura graverà in pari misura, vale a dire per 285 miliardi, sul 1994 e, sempre per 285 miliardi, sul 1995.

Viene così concesso un credito di imposta di 285 miliardi per il primo semestre 1994, pari quindi alla metà del *bonus* fiscale complessivo previsto per l'intero anno a favore delle imprese nazionali autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto merci per conto terzi ed un contributo, commisurato ai consumi di gasolio per autotrazione per i percorsi effettuati nel territorio italiano, in favore di imprese di autotrasporto di paesi aderenti alla CEE. I fondi disponibili verranno ripartiti, con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione, tenendo conto della percorrenza effettuata sul territorio italiano dalle due suindicate categorie di autotrasportatori.

Ad un altro decreto ministeriale viene poi demandata la concessione del credito d'imposta alle imprese nazionali di autotrasporto iscritte all'albo degli autotrasportatori per conto terzi. Il credito d'imposta può essere fatto valere ai fini del pagamento dell'IRPEG, dell'IRPEF, dell'ILOR e dell'IVA, nonché in sede di versamento delle ritenute alla fonte sulle retribuzioni dei lavoratori dipendenti e sui compensi da lavoro autonomo.

Per la concessione di un contributo entro i limiti delle risorse disponibili in favore delle imprese di autotrasporto dei paesi aderenti alla CEE, si prevede l'emanazione di un decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il ministro delle finanze. Detto contributo verrà commisurato ai consumi di gasolio per autotrazione e relativi percorsi effettuati sul territorio italiano. Al riguardo, la Commissione ha migliorato il testo del Governo specificando già nel comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 21 del 1995 la quota destinata agli autotrasportatori nazionali — pari a lire 270 miliardi — e quella destinata agli autotrasportatori di paesi membri dell'Unione europea (pari complessivamente a 15 miliardi). In effetti, è sembrato fosse più opportuno operare tale ripartizione per leg-

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

ge piuttosto che con atto amministrativo, anche se tali risorse, per la verità, erano già state definite con il decreto del ministro dei trasporti e della navigazione del 24 novembre 1994.

Per quel che concerne la copertura finanziaria degli oneri previsti dal provvedimento in esame, essa fa carico ai fondi stanziati per la ristrutturazione del settore di cui alla legge n. 68 del 1992. Di tale copertura finanziaria, in realtà, è emersa in Commissione l'incongruenza, in quanto sembrava penalizzare proprio quella finalità di complessiva ristrutturazione del settore che appare invece più che mai necessario favorire, anche in vista della prossima apertura del settore alla concorrenza comunitaria. Di qui emerge l'opportunità di utilizzare altre risorse disponibili per la copertura finanziaria del provvedimento. Le difficoltà di ordine tecnico per procedere a tale modifica — consistenti, secondo quanto asserito dal Governo, sia nell'esaurimento degli stanziamenti del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, sia nell'estrema complessità a reperire ulteriori differenti disponibilità nel bilancio dell'esercizio già concluso — hanno indotto la Commissione a non modificare tale disposizione. Resta ferma, peraltro, la consapevolezza della necessità di favorire quel riassetto del settore previsto dalla legge n. 68 del 1992, così come occorre pervenire ad una riforma complessiva dell'autotrasporto. Tale ultima esigenza è del resto avvertita anche dall'esecutivo che più volte in Commissione ha manifestato l'intenzione di pervenire alla elaborazione di un progetto organico di riordino, abbandonando la logica degli interventi tampone.

Si auspica, in conclusione, che il Governo, in vista delle prossime scadenze fiscali, dia tempestivamente e con sufficiente chiarezza le opportune istruzioni agli uffici finanziari per far valere i benefici previsti dal decreto-legge (ai dubbi interpretativi sorti in passato, infatti, l'esecutivo ha risposto solo con un comunicato stampa). Si auspica, altresì, che si possa in tempi brevi definire anche la questione del *bonus* per il secondo semestre del 1994, per il quale nella legge finanziaria 1995 erano previsti appositi accantonamenti.

Raccomando, quindi, la rapida approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIOVANNI PUOTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Onorevoli deputati, il Governo ha seguito con attenzione i provvedimenti relativi al settore dell'autotrasporto ed in particolare, per quanto riguarda il varo del cosiddetto *bonus* — che consiste in un credito d'imposta da spendere in materia di ritenute alla fonte, di imposte sui redditi e di IVA —, ha espresso parere favorevole a questo tipo di misura, reiterando un precedente decreto-legge che non era stato convertito in legge.

Per quanto concerne l'attenzione, richiamata dal relatore, al settore dell'autotrasporto, il Governo ritiene di dover dedicare a questo tema — che peraltro comporta diverse difficoltà sia sotto il profilo tecnico sia sotto quello dell'individuazione degli aspetti particolari della categoria, anche con riferimento a posizioni che talvolta appaiono differenziate — un intervento per dimostrare come in questo settore si possano raggiungere risultati anche in tempi sufficientemente brevi.

A questo proposito, preannuncio la presentazione di un articolo aggiuntivo volto ad agevolare l'attività della categoria; esso consentirà che le attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto svolte dalle associazioni degli autotrasportatori possano essere effettuate presso gli sportelli della motorizzazione civile. Si tratta di un aspetto che era stato discusso in Commissione con riferimento ad interpellanze presentate; il Governo, nel dare il suo parere favorevole a questo tipo di strumento, si era riservato di esaminarne le implicazioni tecniche. Ciò è stato fatto in tempi brevissimi, tanto è vero che oggi siamo in grado di proporre una norma che consenta alle associazioni degli autotrasportatori di esercitare immediatamente questa attività di consulenza, la quale potrebbe sicuramente razionalizzare e migliorare i rapporti con la motorizzazione civile e soprattutto evitare un

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

dispendio di energie con riferimento alla soluzione di determinati problemi tecnici.

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

ADOLFO URSO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge di conversione in esame è l'ultimo di una lunga serie.

Questo provvedimento, certamente importante, era nato come misura provvisoria nel 1990, quando il credito d'imposta a favore dell'autotrasporto ammontava a 422 miliardi in riferimento ai mesi che andavano da aprile a dicembre di quell'anno; la sua efficacia è stata poi prorogata nel 1991, nel 1992 e nel 1993, mentre il decreto-legge in esame riguarda il 1994. La cifra stanziata è purtroppo diminuita negli anni, anche tenendo conto del tasso d'inflazione, per cui il contributo al settore dell'autotrasporto si è di fatto circa dimezzato in 5 anni, se facciamo il confronto con le somme stanziata nel 1990 e nel 1991.

Si tratta, anche in questo campo, di un provvedimento tampone, che col tempo è diventato quasi definitivo. Peraltro, se esaminiamo il decreto-legge in discussione alla luce di quanto è avvenuto in questi giorni e della manovra aggiuntiva proposta dal Governo, ci rendiamo conto che esso risulta largamente insufficiente. Gli autotrasportatori stanno risentendo più di altre categorie dell'aumento dell'IVA e del sensibile incremento del prezzo del gasolio, fattori che annullano in buona parte l'efficacia dei contributi che questo decreto-legge attribuisce alla categoria sotto forma di credito d'imposta.

Il Governo con una mano dà e con l'altra toglie. Sappiamo già che una delle associazioni di categoria più forti ha preannunciato uno sciopero di 10 giorni per chiedere al Governo ulteriori sgravi fiscali e di sopperire al drenaggio di denaro effettuato dalla manovra aggiuntiva soprattutto a carico di quel settore.

Peraltro, nella relazione introduttiva al disegno di legge di conversione il Governo ha riconosciuto che il prezzo del gasolio alla pompa in Italia è maggiore rispetto alla

media europea: ebbene, questa affermazione risale ad un periodo ancora precedente all'aumento del prezzo del gasolio. Il settore, quindi, è oggi ulteriormente svantaggiato rispetto all'autotrasporto degli altri paesi europei.

I dieci giorni di sciopero annunciati potrebbero — se attuati — comportare conseguenze molto gravi per una struttura economica come quella del nostro paese, che dipende per l'80 per cento dal trasporto su gomma e che è condizionata da una conformazione geografica del territorio che rende non facili gli spostamenti dei mezzi di trasporto: conseguenze gravi non soltanto per il sistema economico, già sottoposto a fibrillazioni certamente pericolose, ma anche per l'ordine pubblico.

In questa sede chiedo al Governo di tener conto delle esigenze degli autotrasportatori, che discendono da necessità reali. Ovviamente noi siamo favorevoli alla conversione in legge di questo decreto-legge, tuttavia crediamo che il Governo debba immediatamente aprire un tavolo di trattative con le associazioni dell'autotrasporto per cercare di venire incontro alle loro richieste, che sono senza dubbio legittime.

Il problema fondamentale è passare da un succedersi di misure tampone ad una politica di riforma strutturale del comparto, che non può più essere rinviata. D'altra parte la soluzione dei *bonus* fiscali ha già ripetutamente fatto condannare l'Italia dalla Corte di giustizia europea, che ha ravvisato in tale pratica un atteggiamento protezionistico di concorrenza sleale, che lede il regolamento sulla liberalizzazione tariffaria. Non possiamo, del resto, non tener conto del fatto che in Italia la stragrande maggioranza degli autotrasportatori per conto terzi (circa il 75 per cento dei 150 mila iscritti) è costituita da imprese individuali e familiari, che — nel quadro di una liberalizzazione europea molto veloce, che si verificherà da qui a pochi anni — saranno messe in condizioni di ulteriore difficoltà rispetto ai concorrenti europei. Già oggi in Italia le imprese sono sottoposte alla concorrenza delle grandi società di autotrasporto olandesi e di altri paesi europei, che per la loro costituzione in medie e grandi società hanno più facilità a

muoversi in un mercato che ovviamente deve essere libero. Quindi, non possiamo non tener conto del fatto che in Italia operano nel settore dell'autotrasporto soggetti individuali (i cosiddetti «padroncini») e della circostanza che il comparto — pur cresciuto in una sorta di legge della giungla — garantisce oggi circa 400 mila posti di lavoro.

Cosa accadrà da qui a pochi mesi (non parlo di un decennio!), quando i «padroncini» saranno posti in condizioni di sempre maggiore difficoltà? Il problema non investe soltanto il profilo occupazionale, ma anche il quadro della sicurezza stradale, perchè inevitabilmente le misure di sicurezza tenderanno a diminuire se non procederemo immediatamente ad una ristrutturazione del settore. Occorre, in sostanza, da una parte, tener conto delle esigenze sociali ed occupazionali di chi è impegnato nel comparto e, dall'altra, della dura e ferrea legge della concorrenza e del libero mercato, alla quale in sede europea non possiamo più sfuggire.

Ribadisco, dunque, che il gruppo di alleanza nazionale è favorevole alla conversione in legge del decreto-legge n. 21, pur chiedendo al Governo ed al Parlamento — ed il nostro gruppo si farà carico di una iniziativa in tal senso — di passare nel più breve tempo possibile ad una ristrutturazione del settore. Anche se sarà difficile, ritengo che ciò debba avvenire già a partire da questa legislatura.

In conclusione, intendo far presente al Governo che, a parte lo sciopero degli autotrasportatori, legittimo ma pericoloso, a causa delle inevitabili conseguenze, dirette ed indirette, per ovvi motivi, sull'evoluzione del quadro economico nazionale, sono stati annunciati scioperi in tutti i comparti dei trasporti: penso, ad esempio, allo sciopero nel settore aereo (talvolta praticato talaltra revocato e che genera comunque insicurezze, con ripercussioni, anche in questo caso, sul tessuto economico: l'incertezza, infatti, è un fenomeno negativo) ed a quelli a livello di trasporto locale, che interesseranno dunque autobus, metropolitane, pullman.

Nel comparto dei trasporti, che, per condizioni generali oggettive e per la conformazione geografica dell'Italia è ancora più rilevante che in altri paesi ed è portante nel

sistema economico, si sta configurando una situazione di caos. Chiedo dunque al Governo di tener conto di tutto ciò anche in questa sede.

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Oberti.

PAOLO OBERTI, Relatore. Rinuncio alla replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.

GIOVANNI PUOTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il Governo prende atto di quanto è stato opportunamente sottolineato dall'onorevole Urso. Nel settore dell'autotrasporto ci si deve muovere non con misure tampone, ma verificando le diverse esigenze della categoria ed il collegamento tra queste e l'economia nazionale, per procedere ad una riforma del comparto stesso.

L'esecutivo intende seguire questa linea e, come dicevo, si è mosso immediatamente per identificare gli aspetti più urgenti, le esigenze più pressanti della categoria, per mettere mano a provvedimenti normativi. Il ministro dei trasporti ha nominato, con proprio decreto, una commissione, da me presieduta, che per la prima volta, credo, riunisce attorno allo stesso tavolo tutte le rappresentanze della categoria degli autotrasportatori e che, sia pure sotto il profilo della verifica tecnica, intende, in tempi brevissimi, procedere ad una ricognizione della situazione, certamente presupposto necessario per qualunque tipo di intervento, soprattutto per quello di carattere strutturale, che deve sostituire quello tampone.

Per quanto riguarda la condizione contingente dei trasporti, a cui alludeva sempre l'onorevole Urso, indubbiamente vi è l'incrociarsi di diverse iniziative e, soprattutto, di vari scioperi, che traggono origine da motivazioni completamente differenti. Ci siamo trovati di fronte al rinnovo del con-

tratto dei piloti e del personale di volo; vi sono talune condizioni peculiari nell'ambito del trasporto locale (metropolitane) e situazioni che riguardano singole aziende locali. Devo dire che tutti questi aspetti sono all'attenzione del Governo, del ministro dei trasporti, che sta operando su diversi piani, in particolare per risolvere la vertenza del trasporto aereo. In relazione alle questioni del trasporto locale con il decreto-legge oggetto di conversione questa mattina si cerca di mettere in moto, attraverso opportuni finanziamenti ed iniziative di carattere concreto, il processo che dovrebbe comportare la riorganizzazione delle aziende a carattere locale.

Aggiungo che il Governo — come ho già detto all'inizio del mio intervento — nel quadro della particolare attenzione riservata al settore dell'autotrasporto, aveva preannunciato la presentazione di un articolo aggiuntivo riferito all'articolo 1 del decreto, con il quale si intendevano introdurre ulteriori disposizioni. Tuttavia, tenuto conto che si tratta di norme non strettamente connesse con la materia in esame e che quindi potrebbero essere ritenute non ammissibili in questa sede, il Governo rinuncia a presentare tale articolo aggiuntivo riservandosi di introdurre le disposizioni ivi contenute in un provvedimento di prossima emanazione e comunque con riferimento ai provvedimenti relativi alla riforma del settore. Fra l'altro, vi è la possibilità di anticiparne i contenuti attraverso un provvedimento amministrativo che mi risulta essere già stato adottato; si tratta di una circolare della direzione generale della motorizzazione civile, che verrà prorogata in modo da consentire che, sia pure in via amministrativa e non in via normativa, l'agevolazione organizzativo-burocratica prevista rimanga in vigore.

PRESIDENTE. Poiché la Commissione bilancio non ha ancora fatto pervenire il prescritto parere sugli emendamenti, rinvio il seguito del dibattito ad altro momento della seduta (ore 10,04).

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. In considerazione del fatto

che, per un contrattempo, il relatore sul disegno di legge n. 1942, di cui al punto 2 dell'ordine del giorno, non è presente, la Presidenza propone un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di passare subito al punto 3.

Se non vi sono obiezioni, ritengo che la proposta di inversione dell'ordine del giorno possa intendersi accolta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi (1944) (ore 10,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

Ricordo che nella seduta del 7 febbraio scorso la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole sulla esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 28 del 1995, di cui al disegno di legge di conversione n. 1944.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo altresì che nella seduta del 2 marzo scorso le Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) sono state autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per l'VIII Commissione, onorevole Gibelli, ha facoltà di svolgere la relazione.

ANDREA GIBELLI, Relatore per la VIII Commissione. Signor Presidente, colleghi deputati, le Commissioni riunite VIII e IX hanno preso atto delle difficoltà incontrate nell'esaminare il provvedimento e nel portare a termine i lavori per la conversione in legge del decreto in discussione.

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

Si è inoltre constatato che l'intralcio reciproco delle due Commissioni nel corso dell'iter del provvedimento, determinato dal contemporaneo esame di due materie differenti ed ugualmente rilevanti per la complessità dei problemi, ha portato all'ennesima reiterazione del decreto-legge ereditato dalla scorsa legislatura.

Si è ritenuto, quindi, indispensabile procedere ad un esame più approfondito della materia dei parcheggi e delle problematiche connesse senza con ciò intralciare i lavori della IX Commissione. A tal fine, il Governo è stato invitato ad elaborare un provvedimento autonomo sulla materia dei parcheggi, da assegnare alla competenza esclusiva dell'VIII Commissione. Il Governo, accogliendo l'invito delle Commissioni, ha dunque presentato un decreto-legge recante interventi urgenti in materia di parcheggi, che riproduce agli articoli 1 e 2, le disposizioni contenute negli articoli 15 e 16 del decreto-legge n. 28 del 1995, e che è attualmente all'esame dell'VIII Commissione.

Sono stati quindi presentati due emendamenti soppressivi degli articoli 15 e 16, riguardanti per l'appunto i parcheggi e già accolti dalle Commissioni riunite VIII e IX, al fine di permettere la conclusione dell'iter della restante parte del decreto-legge ed evitare il rischio della mancata conversione in legge di disposizioni improcrastinabili per il settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Il relatore per la IX Commissione, onorevole Ravetta, ha facoltà di svolgere la relazione.

ENZO RAVETTA, Relatore per la IX Commissione. Signori rappresentanti del Governo, colleghi deputati, a causa degli scioperi nel settore aereo e dei disagi conseguenti, sono arrivato giusto *in extremis* a svolgere la mia relazione concernente il decreto-legge n. 28 del 31 gennaio 1995, avente ad oggetto una serie di argomenti di estrema importanza. Credo anzi di poter affermare che quello al nostro esame è forse uno dei decreti più significativi della legislatura, ancorchè essa possa durare a lungo.

Si tratta di un decreto evidentemente difficile da condurre in porto, in quanto, se non

sbaglio, siamo arrivati alla sua undicesima reiterazione. Solo in questa legislatura il provvedimento è stato oggetto di cinque reiterazioni. Oggi, a nome della IX Commissione, da cui mi onoro di aver ricevuto tale mandato, ne raccomando la conversione ai fini della trasmissione al Senato per il suo definitivo accoglimento.

Questo decreto — eredità dal Governo Ciampi — è stato profondamente modificato rispetto alla versione originaria, in particolare per quanto riguarda gli articoli concernenti il trasporto pubblico locale, per il quale il decreto prevedeva — e prevede tuttora — un finanziamento di 6.600 miliardi. Originariamente, si era previsto che tale somma venisse distribuita in base a criteri che sia il relatore sia la Commissione non hanno ritenuto validi. Si stabiliva, infatti, un'erogazione in funzione del deficit pregresso accumulato dalle aziende: non ci è parso assolutamente lecito accettare questo principio in quanto, ottemperando a tale previsione, si sarebbero premiate le inefficienze ed anche alcuni possibili illeciti (che oggi, dopo tanto parlarne, finalmente stiamo scoprendo, salvo verifiche della magistratura). Non riteniamo quindi assolutamente accettabile che chi ha perso più soldi nella gestione della propria azienda debba essere maggiormente premiato con finanziamenti erogati dallo Stato, dunque provenienti dalle tasche di tutti i contribuenti.

I criteri di distribuzione sono stati pertanto radicalmente modificati e, dopo approfondite discussioni, si è raggiunto un ampio consenso e si è deciso di utilizzare, per la ripartizione dei fondi tra le varie aziende dislocate sul territorio nazionale, le tabelle previste dal Fondo nazionale trasporti; tabelle a loro volta redatte sulla base di una serie di valutazioni analitiche e di decisioni assunte dalla Conferenza Stato-regioni (istituzione di notevolissima importanza) relativamente a specifici problemi.

Queste tabelle sono chiaramente suscettibili di verifiche nel tempo; nel nostro caso sono state utilizzate quelle relative al 1993 in quanto il periodo preso in considerazione per il ripiano dei deficit pregressi inizia con il 1987 per concludersi, appunto, con il 1993. Ricordo che fino al 1986 un'altra

legge dello Stato aveva proceduto al ripiano dei deficit sino ad allora accumulati; pertanto, possiamo dire che si è partiti da una situazione teoricamente consolidata.

È chiaro che questo nuovo criterio ha comportato una serie di difficoltà alle aziende che avevano accumulato deficit in misura maggiore; in particolare, abbiamo dovuto affrontare i problemi delle aziende delle regioni Lazio e Campania che da sole erano riuscite ad accumulare più di metà — un record! — dell'intero deficit nazionale.

Inoltre, pur senza sapere che qualcuno avrebbe poi scoperto che partite di gasolio erano state rubate — tanto per dirla in parole estremamente povere — fin dall'inizio abbiamo sostenuto la necessità, di fronte a chiari indicatori di inefficienza, di controllare compiutamente le attività amministrative di queste aziende. Basti pensare che, a fronte del rapporto tra proventi da traffico e costi gestionali di molte aziende, come quella di Bologna, pari a 35 punti percentuali, a Roma si era arrivati al 12 per cento ed a Napoli addirittura a 5,6 lire incassate dalla vendita di biglietti e di tesserini rispetto a cento lire di costo. Era quindi molto chiara la necessità di intervenire comunque, prima ancora di sapere esattamente come le cose fossero andate.

Tuttavia, di fronte ad una gestione e ad un'amministrazione non del tutto lecite e valide, restava il problema dei dipendenti delle aziende e dei cittadini delle regioni Lazio e Campania ai quali certamente — sospendendo l'erogazione finanziaria nel tentativo di ripianare i deficit — non si poteva sottrarre un servizio fondamentale qual è quello del trasporto pubblico locale.

Pertanto, si decise di procedere ad un controllo dei conti di un altro settore, quello delle ferrovie in gestione governativa o in concessione, per conoscere i deficit accumulati nello stesso periodo da queste amministrazioni; così si scoprì che la somma di 2.400 miliardi, prevista inizialmente per la copertura di tali deficit, era abbondantemente superiore al totale dei deficit accumulati. Questi ultimi, sulla base di informazioni pervenute dal Ministero del tesoro — ritengo quindi estremamente attendibili — risultavano essere nell'ordine di 1.200 miliardi.

Con ampio consenso di tutti i rappresentanti politici, si stabilì, pertanto, di ridurre da 2.400 a 1.500 miliardi lo stanziamento volto al ripiano dei deficit delle ferrovie, in modo da erogare la somma restante (900 miliardi) nell'arco di 10 anni alle aziende laziali e campane: 480 miliardi per il Lazio e 220 per la Campania. Si decise poi di destinare i restanti 200 miliardi alle regioni a statuto speciale, che avevano partecipato al fondo nazionale trasporti per gli anni 1987, 1988 e 1989: considerato che esse sono escluse dall'assegnazione dei restanti finanziamenti, alle Commissioni è parso giusto comprenderle nella distribuzione di tali risorse. Si è pertanto arrivati alla formulazione finale del provvedimento, che prevede l'erogazione di 7.500 miliardi alle aziende di trasporto pubblico locale; sono stati invece ridotti — lo ripeto — da 2.400 miliardi a 1.500 miliardi i finanziamenti per i trasporti di competenza statale (i cosiddetti trasporti su ferro).

Mi permetto di ribadire una richiesta che è già stata avanzata da me e da altri colleghi sia in Commissione sia in Assemblea. Devo rilevare che abbiamo vissuto l'iter del decreto-legge in esame in modo molto penoso. Né nel regolamento della Camera né altrove ho trovato una norma che preveda o imponga, nel caso in cui l'iter di un decreto-legge in Commissione sia già molto avanzato, che il medesimo, decaduto per qualsiasi motivo, debba essere ripresentato nella formulazione originaria. Si deve prendere atto che la Commissione ha lavorato in maniera molto proficua ed ha riformulato il testo originario con il consenso di una maggioranza ben più ampia di quella governativa. Sia per i criteri di efficienza e di efficacia più volte ritenuti fondamentali per la nostra attività sia per rispetto dei parlamentari che svolgono seriamente il loro lavoro nelle varie Commissioni, ritengo estremamente opportuno cominciare a modificare la tradizione esistente. È cioè opportuno che, qualora un decreto-legge decada dopo essere stato già licenziato dalla Commissione di merito, lo stesso sia ripresentato nella versione approvata in Commissione, in modo da tener conto del lavoro svolto in tale sede. Auspico che lei, Presidente, voglia prendere in considerazione la mia

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

richiesta (che non viene formulata per la prima volta) e che da essa si traggano le debite conseguenze.

Vi è poi un altro fatto che ritengo opportuno sottolineare. Anche se il provvedimento in esame ha un'importanza fondamentale e prevede stanziamenti quantitativamente rilevanti, esso tende a "mettere una pezza" ad una situazione che da tempo si sta dimostrando negativa. È certamente indispensabile erogare i finanziamenti previsti perchè altrimenti sarebbe molto difficile per le aziende provvedere alla sistemazione dei loro conti; auspichiamo peraltro con forza che le varie proposte di legge presentate in materia (tra le quali una della lega nord) vengano esaminate quanto prima, in modo da rendere possibile la riforma del trasporto pubblico locale, da tutti ormai ritenuta indispensabile. Una riforma che utilizzi effettivamente i criteri di efficienza gestionale di cui tanto si è parlato (do per scontata la correttezza amministrativa delle persone anche se questa affermazione può sembrare asincrona rispetto a quanto sta accadendo), di liberalizzazione — che attualmente non esiste — e di drastica modifica della triste abitudine, che tuttora permane, di creare luoghi di lavoro in cui i dipendenti vengono assunti non si sa bene perché (o forse si sa fin troppo bene ma non lo si dice) e comunque senza che ciò abbia nulla a che fare con l'efficienza gestionale e con i risultati, che dovrebbero essere diversi anche considerato che il denaro utilizzato per finanziare tali aziende proviene dalle tasche dei contribuenti.

Auspico, quindi, che si passi quanto prima all'esame delle proposte di legge in questione e che si diano al paese risposte serie e concrete per migliorare i servizi erogati. Non va infatti dimenticato, trattandosi di trasporto pubblico locale, che i servizi hanno una forte componente sociale. Occorre ridurre le sacche di inefficienza, sanzionare — se vi sono stati o vi sono ancora — gli atti illeciti e rimuovere coloro che li commettono e passare davvero ad una fase diversa da quella vissuta nel passato e che stiamo ancora attraversando anche in questo settore che — lo ripeto è di interesse comune.

Ho già citato la parte dell'articolo 2 concernente le ferrovie in concessione o in

gestione governativa. Un altro elemento oggetto di una sorta di ping-pong tra il Governo — o, come io ipotizzo, funzionari del ministero — e Commissione è contenuto nell'articolo 3 e riguarda il gruppo Finmare. Più volte la Commissione ha affermato che il piano di risanamento del gruppo doveva essere preliminare alla concessione dei finanziamenti statali. Altrettante volte i Governi che si sono succeduti — o forse, lo ribadisco, i funzionari ministeriali che essi hanno alle spalle — hanno ributtato indietro la palla sostenendo che la presentazione del programma non doveva essere preliminare ma successiva all'erogazione del denaro. Abbiamo ribadito per l'ennesima volta in Commissione che qualcosa non funzionava e questo è quanto compare nel testo presentato in aula.

PRESIDENTE. Onorevole Ravetta, la invito a concludere.

ENZO RAVETTA, *Relatore per la IX Commissione*. Mi avvio rapidamente alla conclusione.

Anche in merito alla commissione di alta vigilanza prevista all'articolo 4 ho presentato un'interrogazione cui non è stata fornita risposta. Pur nel rispetto delle persone che facevano parte della precedente Commissione, infatti, occorre precisare che uno dei punti più ambigui era rappresentato dai cospicui finanziamenti previsti per attività di consulenza non meglio identificata. Si tratta di 15 miliardi per il 1993, ridotti poi a 5 per il 1994, sui quali abbiamo ritenuto necessario fare un po' di luce.

Ho chiesto più volte di sapere come tali fondi siano stati spesi, ma fino ad ora non mi è stata data alcuna risposta; anzi, non mi è stato neppure indicato quando potrò avere informazioni più dettagliate al riguardo. Comunque la Commissione, oltre ad aver modificato la composizione dei membri della commissione di alta vigilanza, ha fissato a 300 milioni il tetto per far fronte alle spese a questa inerenti.

Avviandomi alla conclusione...

PRESIDENTE. Onorevole Ravetta, deve proprio concludere perché il termine asse-

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

gnatole è già trascorso. Mi consenta di rivolgerle un pressante invito in tal senso.

ENZO RAVETTA, *Relatore per la IX Commissione*. Concludo auspicando, a nome della Commissione, una rapida approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge.

PRESIDENTE. La Presidenza prende atto, onorevole relatore, delle sue osservazioni, che sono — diremmo noi giuristi — *de iure condendo* e le terrà nella debita considerazione, anche se talune di esse sono difficilmente riconducibili nei vigenti schemi legislativi e regolamentari. Come ho detto, peraltro, si tratta di osservazioni pertinenti, di cui non si mancherà di tener conto per il futuro.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIOVANNI PUOTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Constato l'assenza del deputato Devecchi, primo iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Giardiello. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO. Non ruberò molto tempo, anche perché condivido gran parte delle osservazioni svolte dall'onorevole Ravetta: il decreto-legge al nostro esame affronta infatti una materia di notevole rilevanza con riferimento alla quale abbiamo lavorato a lungo in Commissione. Il trasporto pubblico, a nostro parere, non è un settore residuale; anzi, riteniamo che occorra lanciare una sfida di carattere non solo politico ma anche culturale, nel senso che esso va considerato come occasione di sviluppo del paese ed in particolar modo del Mezzogiorno. Il concetto di trasporto va strettamente legato allo stato e al congestionamento dei centri urbani e delle aree metropolitane, tenendo conto dei tassi di inquinamento acustico ed atmosferico, degli enormi costi, non solo finanziari, ma anche dal punto di vista della vivibilità dei cittadini,

che ciò comporta, nonché dei danni derivanti dal degrado del patrimonio storico ed artistico: parlo della grande questione riguardante la qualità della vita nelle città. Occorre, dunque, rimuovere in via preliminare le cause strutturali del degrado delle aziende di trasporto e la sfida sta nel portare avanti un'opera di risanamento e di riforma.

Com'è stato ricordato, il decreto-legge n. 28 ripiana i debiti delle aziende del settore (pari a tredicimila miliardi) per il periodo dal 1987 al 1993, mentre rimangono da ripianare quelli relativi al 1994 (siamo già al mese di marzo 1995). Nel corso della discussione della legge finanziaria per il 1994, avevamo ipotizzato la possibilità di porre mano, in via prioritaria, al risanamento del deficit già accumulato nello stesso esercizio. Purtroppo, l'emendamento relativo non fu approvato dall'Assemblea. Il problema del ripiano dei debiti assume, pertanto, una sempre maggiore importanza perché, di fatto, le aziende non vengono messe nella condizione di apportare modifiche strutturali alla gestione dei loro bilanci. Devono allora cambiare i parametri relativi al rapporto costiricavi, alla qualità e alla velocità commerciale. Per fare questo, però, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, c'è bisogno urgente di una riforma complessiva del trasporto pubblico locale. E quest'Assemblea — vorrei ricordarlo — ha già riconosciuto nei mesi scorsi l'urgenza di discutere la materia in Parlamento.

Occorre razionalizzare l'offerta, risanare e modernizzare le gestioni; occorre utilizzare nuovi schemi di bilancio, più semplici, adeguandosi alle direttive comunitarie; occorre, infine, semplificare le contabilità e favorire l'interscambio di informazioni tra le varie aziende pubbliche. In questo contesto, la trasparenza dei bilanci diventa un fattore importante. Abbiamo visto — lo ricordava il collega Ravetta — ciò che è successo a Napoli, dove sono venuti alla luce anni di sprechi e di inefficienze. In quella città nuovi consigli di amministrazione stanno mettendo mano con serietà al risanamento dei bilanci, e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Bisogna dunque sostenere gli sforzi di risanamento delle aziende.

Ed anche le istituzioni, le regioni, devono

svolgere il loro ruolo per quanto riguarda i bacini di traffico ed i piani regionali dei trasporti, che non tutte le regioni, ad esempio, hanno predisposto. Occorre altresì rivedere il sistema delle concessioni. Nel trasporto pubblico locale operano mille e cento aziende, delle quali solo il 17 per cento effettua servizi urbani, mentre il 70 per cento si occupa di servizi extraurbani. Il 60 per cento di tali aziende rientra in quella fascia minima che impiega da uno a dieci addetti; le aziende con più di cento dipendenti rappresentano, invece, l'11 per cento del totale nazionale. Vi è, quindi, una polverizzazione incredibile. Va rilevato, tra l'altro, che la maggior parte delle imprese è a conduzione familiare.

Il disastro strutturale per quanto riguarda la mobilità nelle aree urbane non ha confronto con la situazione esistente nel resto dell'Europa. Noi abbiamo 103 chilometri di metropolitana contro i 340 della Francia, i 756 della Gran Bretagna e i 985 della Germania! Le linee tramviarie, in vent'anni, sono diminuite di 100 chilometri anziché aumentare. Vi è allora la necessità (questo è l'invito che rivolgo all'Assemblea) di ripensare il comparto dei trasporti nel suo complesso non come elemento residuale, ma come fattore di sviluppo. Occorre pertanto risanare e riformare.

Penso che il Parlamento possa accettare questa sfida e portarla avanti; questo Parlamento ha le intelligenze e le energie — mi auguro anche la volontà — per portare a conclusione tale riflessione.

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

ADOLFO URSO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, intervengo molto brevemente per non far passare sotto silenzio quel che è accaduto con la cancellazione, dal testo del decreto-legge in esame, della parte riguardante i parcheggi; una parte importante che non a caso era stata inserita nel provvedimento, dal momento che, ovviamente, la realizzazione dei parcheggi, soprattutto nelle aree urbane, è un progetto strettamente connesso alla soluzione dei problemi del trasporto locale. In Italia man-

cano circa due milioni di posti auto nei parcheggi. E nonostante l'Italia sia uno dei pochi paesi che, per incentivare la costruzione dei parcheggi, ha approvato nel 1989 una legge speciale, in cinque anni di tali strutture ne sono state realizzate appena cinque.

È vero che in Commissione si era raggiunto un sostanziale accordo per separare le due materie — autotrasporto e parcheggi —, ma ad esse si sarebbe dovuto provvedere con due distinti decreti-legge. Noi siamo politici, non siamo tecnici e quindi capiamo forse meno i processi legislativi adottati dai tecnici. Se una materia viene affrontata con lo strumento del decreto-legge, ottiene un iter parlamentare particolare e, soprattutto, la disciplina ad essa relativa ha una vigenza immediata; se invece — come per il caso dei parcheggi — viene usato lo strumento del disegno di legge, quella materia si perde nei meandri dell'iter parlamentare.

Non so se il Governo condivida quanto previsto nella parte relativa ai parcheggi — so che ha presentato un disegno di legge per affrontarla, recante per altro interventi urgenti (e sottolineo «urgenti») in materia —, ma credo sia importante che anche nel settore si proceda sulla strada della modernizzazione e della privatizzazione. È infatti necessario incentivare l'iniziativa privata in un comparto nel quale in questi anni si sono riscontrate varie lacune.

Ritengo, per altro, che se il Governo avesse voluto recepire appieno le indicazioni della Commissione avrebbe dovuto presentare un decreto-legge anche in materia di costruzione di parcheggi, magari separando le due questioni. In ogni caso, quando inserisce nel titolo del disegno di legge l'espressione «interventi urgenti» indica il loro carattere prioritario.

Per quanto riguarda la parte relativa ai trasporti, desidero aggiungere altrettanto brevemente che in Commissione abbiamo sollecitato il Governo ad accertare più puntualmente il deficit delle aziende esercenti il trasporto locale perché, mentre esaminavamo il decreto-legge n. 28, è scoppiato lo scandalo dell'azienda dei trasporti locali di Napoli, uno scandalo che coinvolge non alcune centinaia di milioni, ma una cifra di circa 1.500-2.000 miliardi di lire. Esso ha

provocato un contrasto durissimo tra operatori della giustizia ed amministratori locali e successivamente tra magistrati e magistrati ed ha preso le mosse dalla denuncia di un consigliere comunale di alleanza nazionale che per un anno, nell'omertà dei giornali e delle altre forze politiche, ha denunciato in tutti i modi, nel consiglio comunale ed anche all'autorità giudiziaria, quello che stava dietro l'organizzazione dell'azienda locale dei trasporti.

Oggi sappiamo — lo stesso relatore lo accennava prima — che quanto si temeva, e cioè che alcuni deficit di bilancio fossero appositamente gonfiati per ottenere in percentuale maggiori stanziamenti, corrisponde a realtà. Peraltro, lo stesso Governo nutrive sospetti in tal senso, tanto che nella relazione tecnica afferma: «i disavanzi di esercizio delle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale sono stati stimati in via approssimativa, a decorrere dal 1987 sino a tutto il 1993, in circa 13 mila miliardi»; ma poi, successivamente, sostiene la necessità che «l'entità effettiva dei predetti disavanzi sotto l'aspetto della legittimità, pertinenza e congruità venga determinata in un ammontare non superiore ad 8.100 miliardi». Poiché vi è una differenza di 4.900 miliardi, evidentemente si tratta di una situazione che va esaminata con maggiore attenzione.

Ovviamente, per andare incontro alle esigenze degli utenti, che subirebbero un danno dalla mancata approvazione del disegno di legge di conversione, ci faremo carico di tale responsabilità; analogamente, vorremmo che il Governo, nella sua competenza, si facesse carico della responsabilità che ad esso compete per quanto riguarda i parcheggi e, nei limiti del possibile, dell'accertamento dei reali disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale (il caso napoletano ha fatto emergere in tutta evidenza quel che esiste dietro questa realtà locale). E vorremmo, soprattutto, che l'esecutivo fornisca una risposta ai nostri quesiti.

Poco fa sottolineavo, in relazione al provvedimento precedentemente esaminato, il rischio che l'annunciato sciopero di dieci giorni degli autotrasportatori blocchi il paese. Il Governo si è dimenticato di far cenno

al problema, che io non credo sia di secondo piano, soprattutto nel momento in cui si presenta una manovra che comporta l'aumento della benzina e del gasolio, e dunque maggiori oneri a carico dei trasporti pubblici e, soprattutto, degli autotrasportatori. Le categorie interessate hanno reagito appunto a tale manovra proclamando dieci giorni di sciopero, che probabilmente verrà revocato.

Alla luce di queste considerazioni, ritengo che il Governo debba rispondere a noi ed alle richieste degli autotrasportatori. Ripeto, noi ci assumiamo le nostre responsabilità, ma invitiamo il Governo a comportarsi in modo analogo (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale - Congratulazioni*).

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

ANGELO MARIA SANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame, pur prevedendo una parziale copertura dei deficit pregressi delle aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico locale, non risolve completamente gli annosi problemi del settore, come ha ben detto il relatore aprendo la discussione sulle linee generali sul disegno di legge di conversione n. 1944. Infatti, va rimarcato che si tratta di un settore in grave difficoltà sia per quanto concerne i servizi offerti sia dal punto di vista della situazione economico-finanziaria delle aziende, ormai al limite del collasso. A tale riguardo non posso non segnalare, come del resto hanno fatto gli altri colleghi, che mentre oggi esaminiamo un provvedimento di sostegno per dette aziende, la manovra economica del Governo prevede di effettuare tagli pari al 5 per cento delle risorse assegnate al settore.

Quanto al merito del provvedimento, vorrei ricordare che i disavanzi complessivi di esercizio delle aziende del comparto sono stati stimati, dal 1987 sino a tutto il 1994, in oltre 13 mila miliardi di lire e che gli stanziamenti previsti coprono solo una quota mediamente valutabile nell'ordine del 30 per cento.

Tale situazione è ancora più grave se si

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

osserva con attenzione la manovra economica in corso, in particolare se si esamina il decreto-legge n. 41 del 23 febbraio 1995, contenente norme che incideranno negativamente sul settore. Mi riferisco all'aumento del prezzo del gasolio per autotrazione e del costo delle altre fonti energetiche, che comporta oneri aggiuntivi per le aziende valutabili nell'ordine di 100 miliardi l'anno; alla decurtazione del 5 per cento del fondo nazionale trasporti (una decurtazione di 260 miliardi), a quella concernente le risorse destinate alle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, pari ad oltre 72 miliardi, nonché alla decurtazione del 3 per cento del capitolo 7206 del Ministero dei trasporti per il rinnovo ciclico degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie in concessione e gestione governativa. Tutto ciò comporterà, per l'intero settore, un ulteriore deficit di circa 435 miliardi, con grave pregiudizio sia della qualità del servizio, sia della sicurezza dello stesso. A nostro avviso, i tagli provocheranno ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, poichè le aziende del settore, svolgendo prevalentemente servizi per i pendolari, non potranno in alcun modo ridurre talune "penetrazioni" nelle aree metropolitane, pena un'ulteriore congestione della mobilità nell'ambito delle grandi città.

Signor Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, occorre quindi impedire il protrarsi di una situazione che, a detta dei rappresentanti del settore, è caratterizzata da un notevole stato di tensione. Ricordo che nel corso di un incontro svoltosi ieri sera a Palazzo Chigi — durato fino a notte inoltrata — tra Governo, sindacato e aziende datoriali non si è pervenuti ad alcun accordo per l'applicazione del contratto nazionale di lavoro, pur firmato il 13 dicembre scorso. Si rischia, quindi, una paralisi dei servizi sia a causa dello sciopero odierno sia in ragione di quello programmato per la giornata del 10 marzo prossimo. Si riscontra, infatti, un aumento della protesta dei lavoratori, insofferenti per la situazione complessiva del settore! Dobbiamo, inoltre, esprimere la nostra preoccupazione per quanto riguarda i riflessi nei confronti della pubblica opinione.

In questa sede, vorrei pertanto sollecitare il rappresentante del Governo al rispetto

degli adempimenti, o meglio degli impegni assunti dall'esecutivo.

In conclusione, è a nostro avviso urgente ed indispensabile la realizzazione di una funzione di coordinamento tra le varie modalità di trasporto. Solo l'intermodalità, infatti, che da sempre contraddistingue talune aziende potrebbe a nostro avviso produrre risultati positivi sia nel campo economico sia in quello sociale. Penso, in primo luogo, all'utente, all'ente pubblico ed alle aziende di trasporto, in quanto esiste la possibilità di ridurre i costi, di aumentare l'offerta di servizi e di acquisire una maggiore utenza.

Come hanno ricordato sia il relatore sia i colleghi intervenuti nel dibattito, è necessario che il Governo prenda consapevolezza dell'esigenza della riforma del settore del trasporto pubblico locale. Ricordo, inoltre, che io stesso, assieme al collega Lia, a nome del partito popolare ho ripresentato una proposta di legge — già presentata nella scorsa legislatura — per il riordino del trasporto pubblico locale.

In questa circostanza vorremmo richiamare l'attenzione del Governo sull'esigenza che si dia luogo in tempi brevi ad una discussione — prima in sede di Commissione e poi, spero, al più presto in aula — che possa portare ad una riforma fondamentale dal settore, non solo per la qualità del servizio da offrire all'utenza, ma anche per la riduzione dei costi che può essere ottenuta.

Alla luce di tali considerazioni, preannunzio fin d'ora il voto favorevole dei deputati del gruppo del partito popolare sul decreto-legge n. 28 del 1995, di cui al disegno di legge di conversione n. 1944 (*Applausi dei deputati del gruppo del partito popolare italiano*).

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

Ha facoltà di replicare il relatore per la VIII Commissione, onorevole Gibelli.

ANDREA GIBELLI, Relatore per la VIII Commissione. Signor Presidente, è vero che il titolo del provvedimento in discussione reca «Interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi», ma è altrettanto vero

— lo sottolineo — che il Governo aveva provveduto per tempo alla presentazione di un disegno di legge in materia di parcheggi. Non corrisponde quindi a verità l'affermazione per cui le due materie devono necessariamente andare di pari passo. Se non ricordo male, ci troviamo di fronte all'undicesima reiterazione del provvedimento e l'intralcio provocato dal contemporaneo lavoro di due Commissioni su materie così complesse ha indotto il Governo a presentare un provvedimento distinto sui parcheggi, che è già stato inserito nel calendario dei lavori dell'VIII Commissione e di cui è già iniziato l'esame.

Vi è la volontà, quindi, di portare a termine il lavoro per quanto riguarda la materia dei parcheggi, come risulta dagli atti della Commissione. Non stiamo, nel settore, perdendo tempo, poiché vi è l'intendimento della Commissione e del Governo di portare in tempi brevi all'attenzione dell'Assemblea la materia in discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore per la IX Commissione, onorevole Ravetta.

ENZO RAVETTA, Relatore per la IX Commissione. Rinuncio alla replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIOVANNI PUOTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, onorevoli deputati, mi sembra che dalle relazioni e dagli interventi svolti su questo provvedimento emerga che stiamo trattando una misura effettivamente importante che agisce in un settore — quello del trasporto pubblico locale — nel quale la situazione di difficoltà era divenuta veramente insostenibile.

Con riferimento ai contenuti di questo decreto-legge, osserverei che forse non è molto esatto affermare che si tratta di una pezza posta per far fronte ad una situazione endemicamente negativa, come ha detto l'onorevole Ravetta: che la situazione negativa esista è indubitabile, ma che si tratti di

una pezza forse no. In effetti, nel provvedimento sono contenute non solo misure di intervento finanziario immediato ma anche, per la prima volta, stimoli per il risanamento delle aziende locali. Si tiene soprattutto conto del rapporto costi-ricavi e dell'andamento della gestione e si copre un periodo di tempo piuttosto lungo — dal 1987 al 1994 — in modo da azzerare una situazione pregressa e al tempo stesso stimolare una diversa conduzione delle aziende locali, quanto meno sotto il profilo economico-finanziario.

È indubbio che il problema del trasporto, nelle sue diverse sfaccettature (non solo quindi il trasporto locale rapido di massa ma anche quello aereo e ferroviario), presenti aspetti non solo tecnici ma anche culturali e di sviluppo economico del paese, soprattutto del Mezzogiorno. È importante prendere in considerazione i collegamenti esistenti tra i diversi settori del trasporto, anche ai fini di ottimizzare i risultati. Per fare un esempio, non si può trattare autonomamente il problema del trasporto aereo e del funzionamento dei servizi aeroportuali rispetto a quello delle modalità di raggiungimento dell'aeroporto, con i connessi problemi di collegamento viario, automobilistico e ferroviario con l'aeroporto medesimo.

Si tratta effettivamente di un intreccio di grande importanza e porre l'attenzione solo su uno degli aspetti a scapito degli altri potrebbe creare distorsioni ed anomalie. Il Governo si è impegnato a fondo, cercando di affrontare tutti i problemi tecnici esistenti nei vari settori e soprattutto tentando di avviare l'iter dei provvedimenti più urgenti per ogni comparto.

Con riferimento al tema dell'urgenza, vorrei riprendere quanto giustamente osservato dal relatore per la VIII Commissione circa il fatto che il Governo ha effettivamente incorporato la materia dei parcheggi da quella dei trasporti. Ciò è avvenuto, in primo luogo, perché si tratta di provvedimenti certamente urgenti ma per i quali l'urgenza — mi riferisco al tema dei parcheggi — può dar luogo a controindicazioni.

Nelle disposizioni sui parcheggi erano previste norme di efficacia immediata che avrebbero potuto creare talune situazioni giuridiche a favore di privati, teoricamente

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

reversibili ma di fatto irreversibili. In pratica, si sarebbe potuta creare una situazione di fatto che — in caso di mancata conversione o di modifica del decreto-legge — avrebbe provocato conseguenze a catena. D'altra parte, le stesse Commissioni affari costituzionali della Camera e del Senato hanno sempre raccomandato di ricorrere alla decretazione d'urgenza laddove fosse effettivamente ravvisabile una situazione di urgenza. Allora, se una simile «gradazione» dell'urgenza è effettivamente valutabile, il Governo ha ritenuto di dover riproporre il testo del decreto-legge soltanto per la materia dei trasporti e di inserire la disciplina relativa ai parcheggi in un disegno di legge che ha chiamato proprio «Interventi urgenti per i parcheggi», per definire con forza la particolare necessità di intervenire. In proposito, lo stesso Governo ha chiesto in Commissione una corsia preferenziale per poter raggiungere in tempi brevi i risultati che ci si propone.

Per quanto riguarda, infine, le osservazioni svolte dall'onorevole Urso con riferimento allo sciopero degli autotrasportatori, credo sia sotto gli occhi di tutti il fatto che il Governo e, in particolare, il ministro dei trasporti si stanno adoperando per evitare conseguenze che certamente sarebbero negative per il paese e per gli operatori economici. Ricordo, tuttavia, che questa situazione è il risultato di un lungo periodo e che oggi i nodi vengono al pettine tutti insieme, sia pure per motivi contingenti. Grande è lo sforzo del Governo e del ministro dei trasporti, comunque, per evidenziare alle categorie interessate la volontà di rimarcare i problemi, di verificarli sotto il profilo tecnico e di affrontarne l'esame per raggiungere — se possibile — una tempestiva soluzione.

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

PARERE FAVOREVOLE

sul provvedimento con le seguenti condizioni:

all'articolo 2 il comma 5 sia riformulato come segue:

«All'onere derivante dall'attuazione del-

l'articolo 1, commi 2, 3-bis, 10-bis, e del comma 2 del presente articolo, pari a 900 miliardi annui a decorrere dal 1995, si provvede, quanto a lire 810 miliardi, rispettivamente per lire 660 miliardi e per lire 150 miliardi, a carico degli stanziamenti iscritti sui capitoli 1668 e 1669 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1995 e corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi; quanto a lire 90 miliardi mediante riduzione dello stanziamento iscritto su detto capitolo 1669, intendendosi corrispondentemente ridotta la relativa autorizzazione di spesa».

All'articolo 4 sia espressamente prevista la soppressione delle due commissioni preesistenti, già disposta dal testo del Governo.

NULLA OSTA

sugli emendamenti Senza 2.2 e 2.1, Galletti 4.1, 6.1 e 6.3 del Governo, Canavese 6.2.

Poiché sono stati presentati ulteriori emendamenti nella mattinata di oggi da parte delle Commissioni e del Governo, il seguito del dibattito è rinviato, per consentire l'approfondimento degli emendamenti stessi da parte del Comitato dei diciotto, nonché per acquisire il parere della Commissione bilancio.

SANTE PERTICARO, Presidente della IX Commissione. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTE PERTICARO, Presidente della IX Commissione. Informo i colleghi che fanno parte del Comitato dei diciotto che il Comitato stesso si riunirà immediatamente nella sala dei ministri per completare l'esame degli emendamenti.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Perticaro.

Dovremmo ora passare al punto 2 dell'ordine del giorno; poiché il relatore non è ancora presente, sospendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 11,5
è ripresa alle 11,15.**

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 26, recante disposizioni urgenti per la ripresa delle attività imprenditoriali (1942).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 26, recante disposizioni urgenti per la ripresa delle attività imprenditoriali.

Ricordo che nella seduta del 7 febbraio scorso la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole sulla esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 26 del 1995, di cui al disegno di legge di conversione n. 1942.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Informo che il presidente del gruppo progressisti-federativo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Ricordo altresì che nella seduta del 1° marzo scorso la V Commissione (Bilancio) è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Bono, ha facoltà di svolgere la relazione.

NICOLA BONO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge del quale si chiede la conversione in legge ha avuto un lungo e sofferto iter, nel corso del quale il testo è stato più volte oggetto di interventi modificativi, e oggi giunge all'esame dell'Assemblea alla sua quinta reiterazione. In conseguenza di ciò e tenuto conto delle numerose ed approfondite valutazioni nel merito del provvedimento svolte dalla Commissione bilancio nel corso dell'esame dei precedenti decreti, i gruppi parlamentari hanno deciso di ritirare gran parte degli emendamenti per consentire l'accelerazione del procedimento di conversione in legge.

Nel merito, si tratta di un provvedimento

complesso e profondamente incisivo, benché consistente in soli 10 articoli, che innova in una vasta gamma di materie...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Bono.

Colleghi, vi invito a prendere posto o ad allontanarvi dall'aula, per consentire al relatore di svolgere il suo intervento, trattandosi tra l'altro di un argomento di grande interesse.

Prosegua, onorevole Bono.

NICOLA BONO, *Relatore*. Tale provvedimento ha come obiettivo la ripresa delle attività imprenditoriali del nostro paese. La norma punta al conseguimento di risultati concreti e immediati in termini sia di sviluppo degli investimenti sia di incremento dell'occupazione. Tali obiettivi vengono perseguiti non solo attraverso la migliore definizione di taluni strumenti di intervento, ma anche attraverso la sospensione momentanea dell'efficacia di alcune norme legislative. Preciso, per altro, che su questo specifico punto la Commissione a maggioranza — come chiarirò più avanti — ha radicalmente modificato la filosofia del provvedimento. Va, infine, soprattutto sottolineato che i superiori obiettivi vengono perseguiti evitando il ricorso a maggiori spese, attraverso l'armonizzazione di varie disposizioni e l'introduzione di nuovi meccanismi procedurali.

Con l'articolo 1 si procede all'ammodernamento e alla razionalizzazione dello strumento di intervento di cui alla legge n. 44, cosiddetta De Vito, autorizzando il presidente del comitato per lo sviluppo di nuova imprenditoria giovanile a trasformare lo stesso in società per azioni, denominata società per l'imprenditoria giovanile spa, cui è affidato il compito di produrre servizi a favore di organismi ed enti anche territoriali, imprese ed altri soggetti economici finalizzati alla creazione di nuove imprese costituite prevalentemente da giovani tra i 18 e i 29 anni, ovvero formate esclusivamente da giovani tra i 18 e i 35 anni. Al testo del Governo, che comporta un impegno di spesa nel triennio 1994-1996 di 500 miliardi, la Commissione bilancio ha apportato lievi modifiche, che non incidono sulla sostanza del

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

provvedimento, tra cui l'obbligo per il ministro del tesoro di presentare al Parlamento una relazione annuale sull'attività della società per azioni per l'imprenditoria giovanile.

L'articolo 2 punta ad accelerare la fase del pagamento da parte delle pubbliche amministrazioni nei confronti delle imprese operanti nel Mezzogiorno, delle agevolazioni già concesse e poi bloccate a seguito della soppressione dell'Agensud. Con il citato articolo si cerca di rimuovere la farraginosità delle procedure, da un lato attraverso il ricorso all'autocertificazione e dall'altro mediante la recrudescenza delle sanzioni in caso di dichiarazioni mendaci.

Con l'articolo 3, per un periodo di tre anni (dal 1995 al 1997), il 5 per cento dei fondi destinati dal bilancio dello Stato agli enti nazionali di ricerca e al fondo per la ricerca applicata viene attribuito al ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, al fine di promuovere iniziative in comune tra imprese, università e centri di ricerca pubblici e privati in settori di rilevante interesse per lo sviluppo del sistema della ricerca nazionale.

Con l'articolo 4 si mira ad accelerare il processo di costituzione di società miste, con la partecipazione non maggioritaria degli enti locali, per l'esercizio di servizi pubblici e la realizzazione di opere pubbliche previste in attuazione dei principi e dei criteri fissati dall'articolo 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498.

La costituzione di queste società potrà determinare benefici effetti nel settore dei servizi in termini di miglioramento dell'efficienza degli stessi, di perseguimento di criteri manageriali e di maggiore economicità, nonché di potenziamento del sistema infrastrutturale, con conseguente complessiva riduzione di costi per il bilancio dello Stato. Con il comma 3 si sancisce in particolare l'obbligo per gli enti locali di iscrivere le aziende speciali nel registro delle imprese, ai sensi dell'articolo 2331 del codice civile.

La Commissione, in ragione delle obiettive difficoltà dei comuni a rispettare l'originario termine, ha opportunamente modificato la data del 1° gennaio in quella del 30 giugno 1995 ed ha stabilito che i comuni

provvedono all'iscrizione nel citato registro delle aziende speciali entro i 90 giorni successivi.

Con l'articolo 5, che è stato il nodo politico più rilevante dell'intero provvedimento, sin dalla sua prima formulazione si è puntato alla sospensione — in un primo momento fino al 31 dicembre 1994, successivamente fino al 30 giugno 1995 — di gran parte delle disposizioni della legge n. 109 del 1994, che disciplina la materia dei pubblici appalti. Tale norma fu varata per assolvere all'esigenza di moralizzare il degradato comparto dei lavori pubblici in conseguenza dell'esplosione della questione morale e delle vicende politiche e giudiziarie culminate con Tangentopoli. Tuttavia, la citata normativa ha contribuito oggettivamente a determinare (probabilmente perché priva di una disciplina transitoria) il sostanziale blocco di tutte le procedure di aggiudicazione di lavori pubblici in corso, con effetti devastanti per l'economia del paese e conseguenti gravi ripercussioni di carattere sociale ed occupazionale. Per tali ragioni si è resa necessaria la previsione di sospensione di cui all'articolo 5 che, senza volere minimamente disconoscere la rilevante portata delle innovazioni introdotte dalla legge n. 109 (al contrario vanno confermate e ribadite quali norme idonee nel complesso a contribuire alla moralizzazione della gestione dei pubblici appalti), che si pone come necessario strumento per consentire la ripresa dell'economia ed il rilancio dell'occupazione in un momento di particolare congiuntura del sistema produttivo nazionale.

In occasione dell'esame dei precedenti decreti, la Commissione aveva approvato tale impostazione, votando all'unanimità alcuni correttivi al testo volti ad una più puntuale definizione della norma di sospensione.

PRESIDENTE. Onorevole Bono, mi scusi.

Vorrei pregare i colleghi di osservare un po' di silenzio; credo sia estremamente difficile per un oratore parlare con questo continuo brusio! Dal momento che le votazioni non avranno luogo nell'immediato, se qualcuno non è interessato alla discussione, può anche lasciare l'aula: ma non è possibile

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

— ripeto — continuare i nostri lavori in questa situazione!

Prosegua pure, onorevole Bono.

NICOLA BONO, *Relatore*. Nel corso dell'esame del decreto-legge n. 26 del 1995 ora in discussione, la Commissione, a maggioranza, ha invece approvato un emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 5 che, contrariamente all'impostazione originaria, ripristina sostanzialmente le disposizioni di cui alla legge n. 109 del 1994, e ripropone così uno scenario che rischia di tornare ad imbalsamare il delicato comparto dei lavori pubblici.

Tale decisione della Commissione — che, personalmente, non condivido — appare oltretutto ingiustificata, alla luce dell'avanzato stato di esame da parte dell'VIII Commissione della Camera, in sede legislativa, del testo unificato di riforma della legge n. 109 del 1994.

Indubbiamente sulla decisione della maggioranza dei componenti della Commissione bilancio di reintrodurre le disposizioni della suddetta legge n. 109 avrà pesato il grave ed ingiustificato ritardo del Governo nel presentare un progetto di legge organico di riforma della normativa sugli appalti pubblici. Lo stesso termine fissato per il varo della riforma, inizialmente stabilito al 31 dicembre 1994 e successivamente prorogato al 30 giugno 1995, non giustifica minimamente il ritardo di iniziativa del Governo, che su tale questione ha obiettivamente meritato le critiche da più parti avanzate.

Ciononostante, la scelta di ripristinare la «legge Merloni» appare un rimedio peggiore del male, non solo per gli effetti deleteri che può comportare in termini di ricadute economiche e sociali, ma proprio in ragione di un corretto funzionamento dell'organo legislativo, che non può permettersi di far legiferare sulla medesima questione contemporaneamente due Commissioni parlamentari, con l'evidente risultato di una produzione legislativa disorganica e contraddittoria, il cui unico effetto non può essere che quello di creare sconcerto ed infinita confusione tra gli operatori di un settore, già fortemente provato negli ultimi tempi.

Con gli articoli 6, 7 e 8 del decreto-legge

vengono differiti alcuni termini in materia di lavoro e di cessione della quota latte, nonché per il versamento delle imposte da parte di imprese creditrici dell'EFIM; con l'articolo 9 viene ulteriormente prorogato al 28 febbraio 1995 il termine di durata della concessione del servizio di riscossione dei tributi, limitatamente agli ambiti territoriali per i quali la commissione consultiva, di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 43 del 1988, ha evidenziato l'opportunità di ulteriori approfondimenti istruttori.

L'articolo 10, infine, proroga al 28 aprile 1995 il termine per il versamento dell'imposta comunale sulla pubblicità e del diritto sulle pubbliche affissioni, nonché della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche. La Commissione, in merito a quest'ultima tassa, ha introdotto alcuni correttivi nelle modalità di pagamento.

In considerazione dell'importanza delle materie disciplinate dal presente provvedimento e tenuto conto del lungo e travagliato iter parlamentare, raccomando la conversione in legge del decreto-legge al nostro esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

ALBERTO CARZANIGA, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

VINCENZO MATTINA. Presidente, colleghi, signori del Governo, le cinque reiterazioni del decreto-legge in discussione non ne hanno migliorato la qualità. Qualche modifica apportata al testo che stiamo esaminando ha migliorato singoli punti e in Commissione, a seguito dell'approvazione di alcuni emendamenti, abbiamo concorso a rendere il testo più «digeribile». Restano comunque intatte la debolezza e soprattutto l'ambiguità di fondo del provvedimento. Vi è infatti uno scarto evidente tra le ambizioni del titolo, che reca disposizioni urgenti per la ripresa

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

delle attività imprenditoriali, e il contenuto degli undici articoli del decreto-legge.

Siamo al cospetto di un classico provvedimento legislativo di tipo *omnibus*, che a mio avviso aggiunge confusione a quella, già esorbitante, esistente nel nostro ordinamento: dieci articoli toccano dieci materie diverse e sono indirizzati a dieci diversi destinatari. Il decreto-legge è un'eredità del precedente Governo e a mio avviso si colloca in modo esemplare nel modello culturale che ha informato l'azione: la suggestione priva di conseguenze e di efficacia rispetto all'obiettivo dichiarato.

Il provvedimento in esame è in vigore dal maggio dello scorso anno, ma non risulta che abbia avuto un impatto positivo sulla ripresa delle attività imprenditoriali. Del resto, non poteva essere altrimenti: gli articoli 6, 7, 8, 9 e 10, infatti, hanno contenuti che potremmo definire amministrativi. Sono importanti per le materie che disciplinano, ma risultano sicuramente ininfluenti o scarsamente influenti sulla vita delle imprese. I primi cinque articoli toccano invece campi di notevole interesse, ma non sempre nella maniera giusta e in qualche caso in modo assolutamente sbagliato (come dirò tra un attimo); in generale, gli effetti positivi del decreto sono difficilmente «traguardabili» in tempi brevi.

L'articolo 5 del decreto-legge rappresenta, a mio avviso, un autentico tradimento alla domanda di legalità e di trasparenza che proviene dalla stragrande maggioranza dei cittadini. Sospendere l'applicazione della legge 11 febbraio 1994, n. 109 (la cosiddetta legge Merloni), è stato, credo, un atto di improntitudine in un paese che, proprio nel settore degli appalti pubblici, ha assistito all'intreccio tra la «malapolitica», l'economia assistita e spartitoria e la criminalità. Era ed è ammesso da tutti che la legge citata richiedesse aggiustamenti, ma che essa fosse la causa del blocco delle opere pubbliche non è assolutamente vero, tant'è che nessun cantiere rilevante è stato riaperto a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge in esame che data ormai, ripeto, dal maggio scorso. Non si è d'altro canto registrato alcun effetto positivo sotto il profilo della ripresa di nuove opere pubbliche a seguito

della sospensione dell'applicazione della legge n. 109. In Commissione abbiamo cercato di ridurre in parte gli effetti negativi di tale sospensione attraverso gli emendamenti da noi presentati (uno dei quali è stato approvato). È sulle risposte che avremo dal Governo in merito a questo problema, su quello che intende fare in tema di appalti pubblici che regoleremo il nostro voto al termine della discussione. Pensiamo che mantenere la sospensione delle disposizioni della legge Merloni non sia razionale, anche perché nel frattempo si è avviata la discussione di merito per migliorare la legge stessa nei suoi punti più deboli.

Riteniamo poi utili le disposizioni contenute nell'articolo 4 (concernente le società miste per i servizi pubblici) perché, a seguito delle modifiche proposte dal Governo in carica e degli emendamenti approvati in Commissione, esse consentono di superare alcune rigidità della legge n. 142 del 1990 e mettono a disposizione degli enti locali strutture di servizio che possono migliorarne l'efficienza.

Per quanto attiene ai contenuti dell'articolo 3, apprezziamo alcune modifiche introdotte dal Governo Dini, ma restano le nostre riserve — altri colleghi interverranno su questo punto specifico — in merito all'utilità di «travasare» dagli enti di ricerca al ministero le poche risorse disponibili senza prevedere un forte incremento delle risorse destinate alla ricerca. Cambiando l'ordine degli addendi, infatti, il risultato non cambia: in Italia si spende poco e male per la ricerca e le modifiche introdotte col decreto-legge non vanno certamente nella direzione giusta.

In merito all'articolo 2, relativo all'accelerazione dei pagamenti per le imprese operanti nel Mezzogiorno, posso solo dire che da maggio a tutt'oggi non è stato ancora acceso il motore, per cui la macchina è sempre ferma al nastro di partenza. La Commissione bilancio ha avuto un utile incontro con il ministro Masera e per la prima volta abbiamo avuto una rappresentazione molto puntuale della situazione; a me, come ad altri colleghi, è sembrato finalmente di cogliere nella volontà del Governo la precisa indicazione di superare i ritardi

annosi dal passato e di avviare una fase positiva che riattivi processi concreti di promozione dello sviluppo nelle aree meridionali.

Mi soffermo infine sull'articolo 1, relativo all'imprenditoria giovanile. Abbiamo espresso fin dall'inizio talune riserve sulla trasformazione del comitato per l'imprenditoria giovanile in società per azioni. Non abbiamo motivazioni ideologiche contro tale trasformazione, ma avevamo ed abbiamo il timore che ampliando le competenze e prevedendo diversi *partners* tra i soci della società si potesse e si possa indebolire, piuttosto che rafforzare, uno strumento di promozione dello sviluppo che ha ben operato. Al punto in cui stanno le cose non possiamo che prendere atto di decisioni già assunte. La società per azioni ormai esiste ed è operativa. Ritengo tuttavia che si debba esprimere il più totale dissenso rispetto al fatto che il Parlamento venga oggi chiamato a ratificare quanto è già stato deciso da mesi e successivamente anche regolamentato sulla base delle previsioni contenute nelle diverse edizioni del più volte reiterato decreto-legge. Credo infatti che le istituzioni democratiche possano essere offese, come in questo caso, anche togliendo loro la legittima potestà decisionale su determinate materie. Ribadisco che tutta la materia relativa all'imprenditoria giovanile avrebbe meritato un provvedimento specifico ed un esame *ad hoc* che ci avrebbero portati anche all'adozione di uno strumento di promozione di natura privatistica, cioè la società per azioni, della quale però avremmo dovuto arricchire i contenuti e le risorse.

A questo punto non ci rimane che prendere atto della realtà, ritenendo fondamentale l'accoglimento in Commissione delle nostre richieste e rivendicazioni che consistono nella presentazione di un rapporto annuale al Parlamento sulle attività di questa società per azioni, sì da effettuare un controllo sul suo operato.

Nell'avviarmi alla conclusione del mio intervento, confermo l'opinione già espressa fin dall'inizio e cioè che il decreto-legge n. 26 ha un'efficacia limitata, affronta una gran quantità di problemi, presenta uno scarto evidente tra obiettivi dichiarati e con-

tenuti delle singole norme. Tuttavia, in considerazione delle situazioni di fatto che si sono venute a creare a seguito delle numerose reiterazioni, nonché delle modifiche apportate in Commissione (illustrate dal relatore), di determinati aggiustamenti introdotti dal Governo e soprattutto del nuovo testo dell'articolo 5 — che rappresenta per il gruppo progressisti-federativo l'elemento chiave del provvedimento — se verrà confermato l'orientamento già espresso in Commissione circa la normativa sugli appalti pubblici, esprimeremo un orientamento positivo. Il Governo ha assunto l'impegno a favorire una sollecita ripresa dell'attuazione della legge n. 109 (sia pure con le modifiche necessarie per renderla effettivamente applicabile): ciò significa che non può chiedere il ripristino del testo originario del decreto. Decideremo quindi il nostro atteggiamento dopo aver ascoltato la replica del Governo.

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

ILARIO FLORESTA. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, vorrei sottolineare che il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 26 che ci apprestiamo a votare rappresenta per buona parte, almeno nelle linee generali, un atto fortemente voluto dal Governo precedente, reiterato anche dall'attuale esecutivo. Lo scopo di tale decreto-legge è di contribuire alla ripresa delle attività imprenditoriali e di ottenere risultati rapidi e concreti in quei settori dell'economia che ne sono coinvolti, sia per i riflessi sugli investimenti pubblici e privati, sia per il rilancio occupazionale.

I settori e le materie interessati sono diversi, ma i punti più qualificanti sui quali è opportuno soffermarsi si possono riassumere brevemente. Un nuovo impulso è stato dato alle politiche di *enterprise creation* rivolte ai giovani: l'articolo 1 ha consentito la trasformazione in società per azioni dello strumento funzionale che meglio ha rappresentato le esigenze di aiuti mirate all'imprenditorialità giovanile (il comitato previsto dalla legge n. 44 del 1986). La società in questione è divenuta operativa con l'emanazione

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

zione del decreto del Presidente della Repubblica n. 695 del 1994, che ne specifica le modalità di intervento, ed ha esteso il proprio raggio di azione anche ai territori del centro nord di cui agli obiettivi 2 e 5b, come determinati dai regolamenti comunitari. Le risorse messe a disposizione consentiranno il varo di centinaia di iniziative imprenditoriali in cui i giovani di età compresa fra i 18 e i 35 anni avranno un ruolo preminente.

Altro aspetto saliente del decreto è rappresentato dalla disciplina di una nuova e più rapida procedura per i pagamenti delle agevolazioni già concesse *ex lege* n. 64 del 1986; ciò consentirà alle numerose imprese del Mezzogiorno, in attesa dei contributi spettanti, di avere una corsia preferenziale.

La particolare attenzione dedicata alla ricerca applicata è dimostrata dalla previsione degli incentivi volti a favorire la collaborazione tra le imprese ed il mondo accademico e della ricerca sia pubblica che privata. Il fine è quello di migliorare le sinergie tra le università, le imprese e il mondo della ricerca, mediante la promozione di iniziative in comune in quei settori di rilevante interesse per lo sviluppo ed il potenziamento del sistema della ricerca nazionale. Si tratta, quindi, di potenziare un settore cui l'Italia ha tradizionalmente destinato meno risorse degli altri paesi e nel quale è diventata più che mai rilevante la presenza di *partners* privati.

Il decreto in esame, con l'articolo 4, interviene anche in un settore che interessa da vicino tutti i cittadini — quello dei servizi pubblici erogati dagli enti locali — per favorire l'immediata operatività delle società miste previste dalle normative sulle autonomie locali. In questo ambito un ruolo importante viene assegnato alla GEPI, che mette a disposizione degli enti locali che ne vorranno usufruire la propria esperienza, in special modo dal punto di vista dell'utilizzazione di personale in mobilità, di supporti amministrativo-finanziari e di quanto necessario per l'operatività delle società al fine di favorire l'occupazione o la rioccupazione dei lavoratori.

Lo stesso articolo 4 prevede la partecipazione della cassa depositi e prestiti al capitale di società finanziarie o di società di servizi

con la finalità prevalente di fornire un supporto alle amministrazioni e agli enti pubblici, anche territoriali, ed alle imprese in materia di cofinanziamento comunitario. Si tratta di una norma che va nel senso di iniziative che da tempo auspichiamo, che possono contribuire in modo determinante ad una razionale e ottimale utilizzazione delle risorse comunitarie sia da parte dello Stato che da parte di altri soggetti.

Il provvedimento in esame interviene inoltre sulla delicata materia degli appalti pubblici, cercando in particolare di razionalizzare la vigenza e gli effetti della legge n. 109 del 1994. A tal proposito vorrei sottolineare che il testo del decreto-legge arriva in aula modificato da un emendamento del collega Turroni approvato in Commissione. Si tratta di un emendamento che forza Italia non può assolutamente condividere perché esso andrebbe di fatto a ripristinare la legge n. 109, cioè la legge Merloni che tanti guasti ha determinato nel settore degli appalti. Riteniamo che la legge Merloni abbia valenze sicuramente positive per quanto riguarda la trasparenza e la moralizzazione degli appalti, ma ci sembra quanto mai deleterio bloccare un settore produttivo quale quello dell'edilizia e vincolare determinati settori alle normative CEE quando i lavori sono di importo superiore a cinque milioni di ECU, facendoli ricadere sotto la mannaia delle gare fra imprese; imprese che è certamente difficile trovare sul territorio quando si tratta di settori specializzati quali quelli delle telecomunicazioni, delle ferrovie, dell'ENEL. Auspichiamo pertanto che l'Assemblea approvi l'emendamento teso a ripristinare il testo originario.

Il provvedimento in esame dispone inoltre proroghe o differimento di termini sempre con l'obiettivo di armonizzare l'applicazione temporale delle norme di cui viene prorogata o differita la vigenza.

Per tutte le ragioni esposte, speriamo che il dibattito confermi le direttive già indicate nei precedenti provvedimenti, specialmente per quanto concerne l'articolo 5, e si giunga rapidamente all'approvazione del disegno di legge di conversione (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

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

ANTONIO BARGONE. Presidente, onorevoli colleghi, io mi occuperò soprattutto dell'articolo 5 di questo decreto-legge, che è stato più volte reiterato. Esso aveva un obiettivo politico che al momento può considerarsi assolutamente inattuale.

Ho ascoltato le parole dell'onorevole Floresta a proposito della sospensione della vigenza della legge n. 109 ed ho ancora sentito parlare dei guasti che quella normativa avrebbe provocato. Credo che la discussione che si è sviluppata in questi mesi, dall'emanazione del primo decreto-legge fino all'ultima reiterazione, abbia fatto giustizia di tali argomentazioni ed abbia sgombrato il campo da ogni equivoco.

La legge Merloni è entrata in vigore l'8 marzo e la sua efficacia è stata sospesa il 31 maggio: stiamo parlando dunque di una normativa che è rimasta in vigore solo due mesi e mezzo. Nemmeno Attila avrebbe potuto provocare guasti in un lasso di tempo così breve!

Sicuramente la legge n. 109 presentava un problema, da tutti riconosciuto come un limite della stessa, cioè quello di non contenere una norma transitoria, né disposizioni volte a consentire un'applicazione graduale della legge; mi riferisco soprattutto a norme concernenti materie che avevano un impatto più complesso sia con la pubblica amministrazione sia con il mercato, vale a dire programmazione, progettazione, responsabilità del procedimento e garanzie.

Credo, tuttavia, che i principi ai quali si ispirava la legge n. 109 debbano essere tutelati. Del resto, un decreto che sospenda l'efficacia di una normativa e che, nel farlo, non offra la possibilità di valutare una proposta alternativa implicitamente ammette che quei principi debbano comunque essere salvaguardati.

Penso sia sufficiente rifarsi all'articolo 1 della legge n. 109 per capire come, dopo cento anni di legislazione che sembrava volta a garantire l'unico interesse della stazione appaltante, finalmente si siano dettate regole — come dice il professor Carullo nel commento della legge Merloni — che im-

pongono «anche nell'ambito dei lavori pubblici e delle opere pubbliche principi comunitari e costituzionali quali criteri fondamentali per raggiungere gli obiettivi della qualità del realizzato».

In sostanza, nell'articolo 1, per la prima volta si parla di libera concorrenza. Si tratta, dunque, di una fortissima innovazione per un settore che, a fronte di una legislazione vecchia, risalente addirittura al 1865, prevedeva soltanto deroghe ad una legislazione di carattere generale.

Mi sembra si tratti di principi generali ai quali non è più possibile derogare perché, a mio giudizio, il processo per l'affermazione dei criteri di trasparenza, di efficienza e di libera concorrenza è irreversibile.

Vi era un limite, come dicevo: quello della norma transitoria e dell'applicazione graduale. Noi lo rilevammo subito e dicemmo anche che l'argomento in base al quale la legge n. 109 aveva bloccato il settore era stato contraddetto dai fatti, come si rileva per esempio dai dati ISTAT e dagli ultimi dati ANCE, i quali evidenziano che anche quest'anno vi è stato un calo del 2,6 per cento. Infatti, la denuncia del blocco del settore si riferiva soprattutto al calo verticale degli investimenti — che peraltro permane —, ad una legislazione farraginosa e contorta che non offriva punti di riferimento precisi agli operatori ed ai pubblici amministratori e, d'altro canto, apriva larghe maglie in relazione alla sua applicazione. Quindi, si è determinata un'ampia discrezionalità che ha provocato le degenerazioni emerse anche nell'ambito di Tangentopoli.

Pertanto, l'obiettivo politico della sospensione dell'efficacia della legge n. 109, a distanza di quasi un anno, va valutato in maniera completamente diversa. Ecco perché io credo che l'eredità ricevuta dal Governo in carica vada presa in considerazione da un punto di vista critico e sotto un'ottica diversa rispetto a quella seguita in passato.

Siamo tutti d'accordo sulla necessità di varare una riforma della legge n. 109. Noi abbiamo atteso invano fino al 30 dicembre scorso che il ministro Radice la presentasse e la stessa Commissione ambiente è stata costretta ad iniziare i propri lavori prima della presentazione del relativo disegno di

legge; ma oggi credo che non si tratti più di un'esigenza attuale. Lo dico perché il settore è ancora bloccato ed il pubblico amministratore e l'operatore sono privi di punti di riferimento certi.

Spiegate mi, infatti, come si può predisporre un bando di gara facendo riferimento alla legislazione vigente che è denunciata da tutti come assolutamente inefficace ed inefficiente e ad un decreto-legge che, ad ogni reiterazione, cambia la sua articolazione. Voi sapete, infatti, che un decreto-legge è una sorta di treno in corsa cui si aggiunge di volta in volta un vagone; ciò è quanto è accaduto anche per il decreto-legge al nostro esame. In ogni caso, si tratta di una legislazione precaria e credo che nessuno possa sollevare obiezioni al riguardo.

Ebbene, una legislazione precaria è ciò di cui ha meno bisogno un settore come questo per rilanciarsi. Soprattutto, se c'è davvero la necessità di superare la situazione di mercato protetto emersa da Tangentopoli — a prescindere dalle valutazioni moralistiche, mi riferisco proprio alle questioni inerenti alle regole economiche da seguire, quindi alla Costituzione democratica economica del nostro paese —, è certo che il mercato ha bisogno di regole precise appunto per sviluppare una libera concorrenza che fino ad ora non c'è stata, dal momento che sul mercato hanno prevalso soprattutto le imprese coperte da protezioni politiche o riferite alla criminalità organizzata.

Se questa è la situazione, come possiamo pensare ancora alla sospensione di una determinata normativa senza prevedere, al contempo, nuove disposizioni che la sostituiscano?

Si è gridato allo scandalo di fronte all'emendamento approvato in Commissione bilancio, ma vi vorrei porre una domanda dal punto di vista del buon senso e della ragionevolezza. L'emendamento presentato dal gruppo progressista e modificato dai subemendamenti da noi presentati successivamente — a dimostrazione che la nostra non era una posizione strumentale, bensì diretta a rendere la situazione più flessibile di quanto non sia adesso — consente di far rientrare in vigore la normativa contemplata dalla legge n. 109 soltanto, però, attraverso una

norma transitoria che garantisce la graduale applicazione nel tempo, fino a due anni, soprattutto di quelle norme che hanno un impatto più difficile sulla pubblica amministrazione e sul mercato. Che cosa succede, invece, con il decreto? Mi rivolgo soprattutto a coloro che si spaventano di fronte alla possibilità che entri in vigore la legge n. 109. Ebbene, il decreto-legge prevede che comunque la legge n. 109 entri in vigore il 1° luglio. A quella data cosa accadrà? Quale Governo ci sarà? Si voterà o no? Quale sarà la situazione politica? La si può immaginare in questo momento? Si può immaginare chi si assumerà la responsabilità di adottare un ulteriore decreto per sospendere di nuovo, per un altro anno, gli effetti della legge n. 109? Bisogna dare una risposta a queste domande e lo chiedo anche ai rappresentanti di forza Italia, di alleanza nazionale e del centro cristiano democratico.

Onorevoli colleghi, è necessario — ripeto — rispondere a tali domande, perché sono quelle che rivolgono tutti, indistintamente, gli operatori del settore ed i pubblici amministratori!

Nell'VIII Commissione si sta discutendo della riforma della legge n. 109 e si sta compiendo un lavoro che tende, pur partendo dai principi dell'articolo 1 della legge stessa, a rendere tale normativa più flessibile ed a consentirne un'applicazione graduale e quindi più efficace. Vorrei sapere perché si sia negata la sede redigente per quella legge. Perché se ciò fosse avvenuto, sarebbe stato più chiaro il percorso! Un tale modo di procedere avrebbe comportato che, in perfetta buona fede, si sarebbe approvato questo decreto e che saremmo pervenuti all'approvazione della legge prima del mese di giugno! Se ciò non si verificasse, è chiaro che ci troveremmo di fronte ad una situazione che potrebbe determinare un'incertezza assoluta e rappresentare uno sbocco al buio, perché il 1° luglio potremmo trovarci di fronte ad un'ulteriore sospensione della legge.

Ritengo pertanto opportuno, in questo momento, rivolgere a tutti un richiamo al senso di responsabilità.

Chiedo anche al Governo di non accettare l'eredità del precedente esecutivo senza nep-

pure esprimere un accento critico su questi provvedimenti. È infatti necessario valutare anche quanto accade in Parlamento. Se il Governo ritiene necessaria — come viene formalmente dichiarato da tutti — la predisposizione di una legge, allora ci si muova in tale direzione. A tal fine, suggerisco ad esempio al Governo una disarticolazione del decreto, onde evitare di andare nuovamente in Commissione bilancio — perché vi è il rischio che il provvedimento non venga convertito in legge neppure questa volta — con materie tra loro disomogenee. Vi è invece, a mio avviso, la necessità che ogni Commissione di merito esamini la normativa in maniera approfondita per valutare anche le eventuali proposte di mediazione rispetto ad uno stato di fatto diventato ormai esplosivo. Ci troviamo, infatti, in una situazione nella quale le imprese chiudono e di fronte ad una disoccupazione dilagante, senza riuscire a sbloccare il settore. Sottolineo che presso la Commissione ambiente sono state avanzate proposte innovative — come quella del *project financing* — che fanno leva, ad esempio, sul capitale privato. Vi è la necessità, infatti, di rimettere in moto questo settore; non lo si può fare, tuttavia, rimanendo in *surplace*, con un decreto che si limita soltanto a sospendere l'applicazione di talune normative. Non è sufficiente un'iniziativa di tal genere, perché occorre comprendere che cosa si intenda fare poi. Se il concetto non fosse espresso con chiarezza neppure in aula — non ho ravvisato alcuna espressione di voto in tale direzione —, sarebbe molto più responsabile e ragionevole, al di là degli atteggiamenti di propaganda messi in campo, l'elaborazione di un testo volto a prevedere un'entrata in vigore graduale della legge n. 109 del 1994, in luogo di una sua sospensione senza alternative!

Vorrei dire al Governo e ai colleghi deputati che, se esiste davvero una sensibilità diffusa — è un'esigenza considerata molto forte da tutti — nei confronti del mercato, dell'occupazione e del potenziamento della pubblica amministrazione, allora si deve veramente lavorare in questa direzione! Occorre sgombrare il campo da presunte contrapposizioni ideologiche, confrontarsi sul merito ed individuare soluzioni che possano

portare all'approvazione di una legge. Ribadisco che non possiamo misurarci con i decreti-legge, perché nessuno avrà con tali strumenti la sicurezza di poter agire, soprattutto all'interno della pubblica amministrazione!

Gli emendamenti che abbiamo presentato in questa sede — i quali ripristinano anche parti del decreto — dimostrano che noi, partendo dall'esigenza che ho appena illustrato, teniamo conto dei processi messi in moto da quegli articoli: mi riferisco, per esempio, al reperimento delle risorse, agli accordi di programma e via dicendo. Sarebbe stato stupido non portarli a compimento, perché sarebbe equivalso a negare l'esigenza di rimettere in moto il settore. Ciò però dimostra la nostra ragionevolezza: noi rivolgiamo un appello alla ragionevolezza altrui, perché soltanto in questo modo si potrà trovare soluzione al problema.

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

LORENZO ACQUARONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io ed il gruppo cui ho l'onore di appartenere registriamo con soddisfazione l'inversione di tendenza avvenuta a seguito della modificazione introdotta, a nostro avviso opportunamente, dalla Commissione bilancio e soprattutto dalla Commissione ambiente. Oggi, infatti, non ci viene proposto un blocco della legge Merloni mediante l'articolo 5 del decreto-legge — è inutile ricordare ai colleghi che il dibattito verte principalmente su tale articolo — in quanto, dopo l'emendamento introdotto in Commissione, ci troviamo di fronte ad un'anticipazione delle linee fondamentali della stessa legge Merloni.

Siamo persuasi che, nelle sue grandi linee, la legge n. 109 sia buona; siamo altrettanto persuasi — e lo abbiamo detto nella seduta del 21 settembre scorso — che la legge Merloni abbia un unico difetto, quello di inserirsi immediatamente e pesantemente in un sistema normativo — ed anche in un andazzo di cose — che non era in grado di recepirlo. Era pertanto necessario un periodo di *vacatio legis* più lungo di quello previsto.

Esprimemmo questi rilievi quando fu emanato il decreto del ministro Radice, che ne sospendeva l'applicazione; ciò però avvenne a maggio, mentre ora siamo a marzo e la situazione è quella che è. È vero: si sta lavorando con intensità ad una revisione della legge Merloni, che sotto certi profili appare un po' spigolosa e meritevole di un'ulteriore riflessione. D'altro canto, è naturale che ciò avvenga, se pensiamo che finora le norme fondamentali che hanno regolato i nostri appalti pubblici sono state quelle della legge del 1865, allegato F, nonché del regolamento del 1895: come se dal 1865 ad oggi non fosse passata un po' d'acqua sotto il Tevere!

Se però la legge Merloni merita ancora qualche modificazione, è tuttavia certo che le sue linee fondamentali sono ispirate ad alcuni grandi principi, il primo dei quali è la volontà di portare finalmente l'Italia in Europa. Il sistema che si era instaurato negli ultimi tempi, e che poi ha portato a tanti fenomeni di corruzione e di concussione (appartengo alla categoria di coloro che ritengono che il limite tra questi due reati sia così esile e tenue da rendere molto difficile individuare i casi in cui si può parlare dell'uno o dell'altro), ha dato luogo a molte conseguenze negative, fra le quali la perdita di competitività delle imprese italiane nel mercato internazionale. Era diventato troppo facile acquisire commesse sul mercato italiano e quindi si era perso il gusto — che pure aveva caratterizzato l'imprenditoria nel nostro paese — di ricercare nuove commesse sui mercati esteri.

Il continuo rinvio e l'impossibilità di sapere quale legge sia applicabile comportano conseguenze negative. Vi sono gare che si svolgono ancora con il sistema della scheda segreta e tutti sanno che le schede segrete sono tali per tutti, tranne che per chi le scrive e per gli amici di chi ha messo il numeretto nella busta. Molte gare, infatti, vengono ancora affidate sulla base della legge del 1974, che prevede questo sistema.

La legge Merloni, oltre a portarci in Europa, sotto alcuni profili traduce in concreto parole di cui sovente ci si riempie la bocca, ma che di solito non trovano attuazione effettive. Parliamo tanto di trasparenza e di

efficienza, ma si tratta di concetti vaghi che hanno un senso soltanto se tradotti in norme che ne garantiscano l'attuazione. In questo senso, individuare un organo di controllo *super partes*, come l'autorità di vigilanza, è un requisito fondamentale. Credo che l'avvocato dello Stato Linda — eccellente persona — abbia obbedito a direttive altrui quando, con la bozza che andava nota sotto il suo nome, restituiva la funzione dell'alta vigilanza al Ministero dei lavori pubblici. Si riproponeva così il principio: *quis custodiet ipsos custodes?* Ecco perchè noi insistiamo per un'autorità di vigilanza *super partes* che possa effettivamente garantire la trasparenza delle scelte (concetto di trasparenza — lo ribadisco — in sè astratto, ma che deve diventare concreto nelle specifiche norme che lo realizzano).

Nel nostro sistema amministrativo esiste, inoltre, un'incrostazione di inefficienza. Pensate, per esempio, che la più gran parte degli appalti è stata assegnata nel nostro paese con il famoso — vorrei dire famigerato — articolo 24, lettera *b*), con cui si dà rilevanza al prezzo, al tempo ed alle modifiche. Queste ultime non sono varianti (ecco perchè non si configura un appalto-concorso): su di esse si sono basati tutti i meccanismi meno puliti messi in atto nel non lieto periodo che il sistema delle opere pubbliche ha conosciuto.

Pertanto, ritengo che l'anticipazione della legge Merloni — sia pure a partire dal 1° luglio — sia buona cosa, non foss'altro perchè farà venir meno la voglia di ritardare l'approvazione di una nuova legge-quadro che ponga rimedio a determinati limiti tipici della legge Merloni. Ecco perchè noi registriamo questo fatto con soddisfazione.

Se ci è consentito, inoltre, vorremmo rivolgere al Governo un invito.

Con il decreto-legge in esame, il Governo ha recepito acriticamente una situazione legislativa preesistente. Dopo il dibattito in Commissione, ha ripresentato l'emendamento con cui ripropone il testo originario del decreto. A questo punto, se la stesura del testo è stata probabilmente un errore, la presentazione dell'emendamento con cui si ripropone letteralmente la formulazione iniziale è qualcosa di più di un errore: è volere

pervicacemente insistere nello stesso. Ci auguriamo, allora, che nella settimana di tempo che dovrebbe intercorrere da oggi alla votazione finale del provvedimento si possa giungere ad una soluzione, anche concordata. Non sono così vincolato all'emendamento della Commissione e spero si possa individuare una soluzione concordata per invertire la tendenza e per evitare che si blocchi tutto in attesa di qualcosa di nuovo: devono essere piuttosto introdotti elementi di novità, dilazionando nel tempo quegli aspetti del sistema che, allo stato, non possono essere ancora realizzati.

Su alcuni punti, invece, esprimo il mio dissenso dall'orientamento della Commissione. In particolare, mi sento pienamente d'accordo con la proposta del Governo per quanto riguarda il recepimento della direttiva comunitaria in tema di esclusioni dalle gare. Con il cuore sono d'accordo con i colleghi secondo i quali se un'impresa è stata guidata da amministratori corrotti è giusto che non possa partecipare a gare future per un determinato periodo di tempo. La distinzione della Commissione (sentenza di primo, di secondo grado e definitiva), astrattamente potrebbe anche persuadermi, ma occorre rendersi conto che viviamo in Europa. Vi è, probabilmente, una grave colpa di noi professori di diritto che non spieghiamo abbastanza che la legislazione interna incontra limiti non solo nella legislazione costituzionale ma anche in quella comunitaria; ma forse non ne siamo noi stessi del tutto convinti. Ormai è pacifico — lo hanno detto la Corte di giustizia del Lussemburgo e la Corte costituzionale — che non solo i regolamenti ma anche le direttive comunitarie, quando siano sufficientemente chiare e precise, prevalgono sulla normativa interna difforme.

Ebbene, la direttiva comunitaria stabilisce che le esclusioni non possano avvenire se non quando il titolare di un'impresa sia stato condannato con sentenza passata in giudicato: è inutile allora baloccarci con primo, secondo grado, sentenza definitiva, perchè qualsiasi avvocato potrebbe far valere la prevalenza della direttiva comunitaria sulla norma interna difforme.

Ricordo soprattutto ai rappresentanti del

Governo che in merito a tale questione all'Italia è già stata comminata una censura dalla Commissione delle Comunità europee, la quale già dal giugno scorso, contestando il decreto Radice, ha chiesto spiegazioni al nostro ambasciatore presso la Comunità europea, minacciando una pronuncia di infrazione ed un ricorso immediato alla Corte di giustizia del Lussemburgo; francamente non capisco perchè dobbiamo continuare a fare brutte figure con tale corte. Sono d'accordo con il testo del Governo che, per quanto riguarda le esclusioni, si richiama alla direttiva comunitaria.

In proposito un problema delicato (non sono penalista, dunque non sono competente al riguardo), largamente dibattuto in questo momento tra gli operatori del settore, è quello relativo all'efficacia delle sentenze di patteggiamento. Nel nostro stranissimo paese, in cui anche le sentenze di patteggiamento richieste dalla parte sono impugnabili con ricorso in Cassazione dalla parte richiedente stessa, ne vediamo di tutte. Molti sono stati indotti a patteggiare nella persuasione che la disposizione che stabilisce che non si applicano le pene accessorie in caso di sentenza ex articolo 444 del codice di procedura penale potesse essere estesa anche a pene accessorie non previste nel codice penale. Sembra che l'orientamento della Cassazione sia largamente difforme; è una questione seria, ma, ripeto, non ho la competenza per trattarla fino in fondo. Ribadisco che ho l'impressione che molta gente sia arrivata al patteggiamento convinta che non vi sarebbero state conseguenze sulle proprie imprese; ma occorre tener presente la recente pronuncia della Cassazione, che del resto interpreta quanto è previsto nell'articolo 444 del codice di procedura penale (in ogni altro caso le sentenze di patteggiamento equivalgono a sentenze di condanna).

Il problema, dunque, è serio e vorrei che prima dell'esame degli emendamenti fosse affrontato da qualcuno più competente di me.

L'ultima questione — anche in questo caso vi è dissenso dall'orientamento della Commissione e del Governo — è relativa alle cosiddette offerte anomale. Quando il *pool* di Mani pulite cercò di capire in quale modo

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

fosse stato possibile realizzare il trucco degli appalti, giunse alla conclusione che ciò era stato reso praticabile dal sistema dell'affidamento degli appalti con il criterio della media mediata. Era sufficiente, cioè, che un certo numero di imprese si mettesse d'accordo e la media delle offerte delle stesse assicurava la gara. In altri termini, con tale sistema il prezzo della gara era di fatto stabilito dai concorrenti. Non è dissimile il caso in cui vi sia un giudizio di anomalia dell'offerta automatico.

Quando introducemmo tale norma nel nostro ordinamento, la Corte di giustizia della Comunità europea condannò pesantemente l'Italia. Per tale ragione nel provvedimento si afferma che per gli appalti sopra la soglia comunitaria vi è solo una presunzione di anomalia dell'offerta, mentre è prevista automaticamente sotto tale soglia. A questo proposito sollevo alcuni problemi. Il primo è di diritto costituzionale: come la mettiamo con l'articolo 3 della Costituzione? Come è possibile che la stessa disposizione che si applica per gli appalti oltre un certo numero di milioni di ECU non valga per appalti leggermente inferiori a quella cifra? Ma pongo soprattutto una questione di ordine morale. Se è vero che con il sistema dell'accordo tra imprese concorrenti era possibile determinare, attraverso le offerte, il prezzo della gara, la stessa cosa è possibile con il giudizio di anomalia dell'offerta automatico. So benissimo che attualmente nei piccoli appalti assistiamo ad una sorta di scannamento tra imprese: offerte con il 50 o il 40 per cento di ribasso rispetto al prezzo d'asta. Dobbiamo quindi affrontare problemi molto seri, tra i quali quello della correttezza di chi stabilisce il prezzo d'asta, quando assistiamo ad offerte anomale con riduzioni di tale entità. In ogni caso, è una questione che deve essere risolta, perchè sarebbe troppo facile affermare che è colpa delle imprese se falliscono a seguito di offerte sbagliate. Ma non possiamo permetterci il lusso di mandare allo sbaraglio tanta piccola imprenditoria italiana.

Credo che con un po' di fantasia si possa trovare un sistema per regolare la materia senza ritornare nella situazione in cui il

prezzo veniva formulato dalle stesse imprese, poichè ciò contrasta non solo con i principi del diritto, ma anche con quelli etici. Cominciamo, intanto, col dire che, nell'ipotesi in cui l'offerta preveda un ribasso rispetto al prezzo d'asta superiore ad una certa percentuale, non si ha diritto all'anticipazione oppure, o contestualmente, è previsto un aumento della garanzia assicurativa richiesta all'impresa. Ebbene, questo sarebbe già un deterrente per evitare che vi siano imprese che a prezzi stracciati cercano di ottenere l'aggiudicazione dell'appalto solo per avere l'anticipazione e, in ipotesi, un maggior fido bancario. Se ad un prezzo troppo basso corrispondesse una diminuzione dell'anticipazione ed un aumento della garanzia, potremmo arrivare ad una soluzione per moralizzare tale settore senza ricorrere al sistema dell'anomalia automatica che a mio giudizio oltre tutto confligge con principi costituzionali.

Nel complesso si tratta di aggiustamenti di ordine tecnico, fondamentale tra tutti quello di una rigorosa conformità alla normativa comunitaria, perchè ormai — come sa chi è addetto ai lavori — non andiamo più a confrontarci con i testi normativi italiani, ma con quelli dell'Unione europea. Queste obiezioni di carattere tecnico non fanno però venir meno il compiacimento per un'inversione di tendenza che ci trova senz'altro favorevoli, non foss'altro perchè anticipa i tempi della regolamentazione a regime di una legge importante come quella sui pubblici appalti.

Onorevoli colleghi, è inutile che, come accade sovente, ci si riempia la bocca di paroloni: la serietà si consegue attraverso norme serie e la materia degli appalti — uno dei settori nei quali negli ultimi anni ha avuto maggiormente sfogo la corruttela — ha bisogno di una legge seria.

Quindi, nel ribadire il compiacimento per il lavoro che la Commissione ambiente ha svolto, e soprattutto per quello che sta svolgendo, auspico che la conversione in legge del decreto-legge (non però nel testo governativo, ma in un testo modificato o che mi auguro possa essere concordato) porti moralità in un settore che, diciamo con franchezza, ne ha veramente molto bisogno

(Applausi dei deputati dei gruppi del partito popolare italiano e progressisti-federativo).

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

SAURO TURRONI. Molte delle considerazioni che intendevo esprimere sono state anticipate dal collega Bargone ed anche dal collega Acquarone, di cui ho ascoltato con molta attenzione l'intervento. Peraltro, tutte le volte che mi capita di sentir parlare l'onorevole Acquarone lo seguo molto attentamente, perchè dai suoi interventi arrivano molti stimoli positivi che sarebbe opportuno ascoltare spesso in quest'aula piuttosto che grida ed altre espressioni che non sono utili all'obiettivo che l'onorevole Acquarone ha indicato a conclusione del suo intervento: abbiamo necessità di migliorare tecnicamente un provvedimento perchè di tale provvedimento abbiamo bisogno e perchè di esso hanno bisogno le pubbliche amministrazioni, che si trovano quotidianamente a dover gestire appalti ed opere pubbliche; amministrazioni che necessitano di certezze e di dati chiari e che non hanno alcun bisogno di trovarsi in una situazione di confusione quale quella in cui sono state gettate da un provvedimento sbagliato, adottato dal Governo Berlusconi pochi giorni dopo il suo insediamento.

La sospensione della legge n. 109 del 1994 è stato un atto sbagliato, che partiva da falsi presupposti e cioè dall'idea che quella legge avesse provocato il blocco degli appalti. Già il collega Bargone, però, ha spiegato che il brevissimo arco di tempo durante il quale la legge in questione è stata in vigore non può aver consentito un blocco che aveva altre ragioni, derivava dalla «paura della firma» — così l'abbiamo definita —, da circolari precedenti prodotte dal Ministero dei lavori pubblici, dal blocco degli investimenti, dal fatto che il Governo aveva omesso di versare alle imprese le ingenti risorse che queste vantavano come crediti.

Mentre la legge veniva sospesa, si affermava che in un arco di tempo molto breve avremmo avuto una nuova normativa ma, nonostante le ripetute reiterazioni del decreto, il Governo non ha proposto alcun dise-

gno di legge finchè l'iniziativa autonoma del Parlamento non ha consentito alla Commissione ambiente e lavori pubblici di cominciare, nel mese di novembre, a discutere su due progetti di legge presentati il primo dalla lega nord ed il secondo dai progressisti. Solo il mese successivo, alla fine di dicembre, il Governo consegnava un suo testo, quando già il comitato ristretto aveva predisposto la prima bozza di testo unificato dei due progetti di legge, già presentati, che ricordavo.

L'obiettivo — abbiamo potuto verificarlo da atti che il Governo ha compiuto successivamente — non era però quello di sospendere una legge che creava problemi; per lo meno, l'obiettivo era quello di sospendere una legge che creava problemi in altri settori, sotto altri punti di vista. In particolare, si voleva sottrarre alla legge, e quindi all'obbligo di acquisire pubblici appalti, le grandi concessionarie di opere pubbliche. Questo era uno degli obiettivi principali del provvedimento, e ciò è stato testimoniato dal recente decreto-legge di recepimento della direttiva CEE sui settori esclusi, decreto-legge che è stato respinto dalla Commissione ambiente e che il Governo si è impegnato a ripresentare in un testo diverso da quello formulato dal Governo Berlusconi.

La pubblica amministrazione ha bisogno di certezze; la paura della firma, le esitazioni dei pubblici amministratori possono essere superate solo se vi è un quadro legislativo chiaro, preciso, univoco. Tuttavia, il decreto-legge presentato non dava alcuna garanzia, alcuna certezza in tal senso.

E allora vorrei capire, vorrei che il Governo mi spiegasse — dal momento che ha riproposto, sotto forma di emendamento, quello stesso testo — per quale ragione non si debba cominciare fin da ora a redigere i progetti esecutivi nelle pubbliche amministrazioni per porre questi alla base dei futuri appalti; vorrei che il Governo mi spiegasse per quale ragione non si debba cominciare a qualificare le imprese con un nuovo sistema che ci consenta di eliminare le cosiddette scatole vuote, cioè quelle imprese che tali non sono; vorrei sapere perchè non si debba cominciare a prevedere opere pubbliche all'interno di un quadro di programmazione, per evitare tutti quei meccanismi che hanno

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

consentito la realizzazione di opere non necessarie, con il solo scopo di sperperare il pubblico denaro e di distruggere l'ambiente. E mi chiedo ancora: perché sospendere le norme di sicurezza nei cantieri? Perché non prevedere fin da subito i responsabili del procedimento? Perché cancellare l'autorità?

Ebbene, tutti questi punti — ma potrei elencarne altri — avrebbero consentito, in una applicazione graduale della legge precedente, di introdurre modifiche ai comportamenti che in passato avevano prodotto tanti danni al nostro territorio, alle casse dello Stato e tanti risultati negativi dal punto di vista della moralità pubblica.

Meraviglia, poi, che l'attuale Governo abbia voluto mantenere le posizioni del Governo precedente. In Commissione noi abbiamo presentato un emendamento che dovrebbe rendere graduale l'entrata in vigore della legge Merloni; abbiamo comunque fatto in modo che, qualora non si dovesse arrivare ad approvare il nuovo testo di legge sui lavori pubblici sul quale stiamo lavorando, restasse all'interno del nostro sistema giuridico una normativa giusta in grado di migliorare il sistema degli appalti pubblici nel nostro paese.

Per cancellare qualsiasi motivo di sospetto, abbiamo anche riproposto in aula, attraverso emendamenti, tutti quei punti che nulla avevano a che fare con la sospensione della legge Merloni e che riguardavano altre questioni, come finanziamenti e opere per esigenze di Governo e della pubblica amministrazione. Abbiamo riproposto anche parti dell'articolo che non ci convincevano fino in fondo, come il comma 11 (che modifica una proposta dell'ex ministro Casese), riguardante le competenze sugli immobili di proprietà pubblica con più di cinquant'anni, precedentemente attribuite al Ministero dei beni culturali e ambientali. Abbiamo riproposto tali punti perché riteniamo che il problema principale sia quello di dare una risposta alle esigenze della pubblica amministrazione in materia di appalti pubblici.

In Commissione abbiamo proposto (lo hanno fatto poc'anzi anche i colleghi Bargone e Acquarone) che si cercasse una soluzione concordata. Io stesso, intervenendo in

Commissione bilancio, ho richiesto la costituzione di un comitato ristretto che individuasse, in merito all'articolo 5, una soluzione che tenesse conto delle diverse esigenze e al tempo stesso della situazione nuova che si era determinata. Mi riferisco al fatto che era già all'esame della Commissione ambiente il testo unificato della nuova legge sulle opere pubbliche e, contemporaneamente, era in carica un Governo che, in base ad un impegno programmatico, aveva definito la sua durata in un arco temporale abbastanza breve. Per superare i rischi derivanti da tale situazione, abbiamo proposto di trovare una soluzione che ci consenta, a prescindere da qualsiasi impedimento, di varare un provvedimento e che soprattutto, nel caso in cui il decreto-legge cessi di avere efficacia nel giugno di quest'anno, impedisca di applicare la legge Merloni così come l'abbiamo approvata a causa dell'interruzione della precedente legislatura.

Non è stato possibile arrivare alla soluzione che avevamo proposto; oggi la riproponiamo perché riteniamo che il Governo debba tener conto del problema di cui ho parlato. Ci auguriamo che l'esecutivo presenti un testo che tenga conto della soluzione di carattere transitorio da noi proposta con un nostro emendamento. Siamo disponibili al riguardo ad un confronto con lo stesso esecutivo.

Non sono d'accordo con il collega Acquarone quando, a proposito dell'esclusione delle imprese dagli appalti pubblici, invoca la semplice adesione alle direttive comunitarie. Dovremo riflettere su tale problema, che certamente è a carattere tecnico ma ha anche un risvolto politico, in quanto riguarda la particolare situazione che si è determinata nel nostro paese. È necessario, ripeto, riflettere perché già nella scorsa legislatura sono emersi elementi di discussione e di confronto rispetto ai quali sono state espresse opinioni diverse. Il Governo Amato aveva tentato di fare un decreto che salvasse le imprese coinvolte nella vicenda di Tangentopoli, ma ci opponemmo duramente. Ciò non significa che non riconosciamo l'esigenza di trovare una soluzione né che essa debba corrispondere pienamente alla direttiva comunitaria; ma le caratteristiche del

nostro paese sono tali da richiedere molto probabilmente, in un primo momento, un atteggiamento più rigoroso e più severo a questo proposito.

È necessario riflettere anche sul problema relativo all'offerta anomala, che è stato sollevato con molta autorevolezza dal collega Acquarone. Sarebbe probabilmente opportuno che il Governo tralasciasse questo problema; dovremmo infatti affrontarlo in modo più preciso e puntuale nell'ambito del nuovo testo di legge che spero riusciremo ad approvare in tempi brevissimi. Potremmo quindi non affrontare questo tema specifico, che richiede un ulteriore approfondimento soprattutto tecnico.

Sto per concludere questo lungo intervento; ho voluto richiamare l'attenzione del Governo e dei colleghi sulla necessità di uscire da un confronto di tipo ideologico, richiamato anche nel dibattito odierno da alcuni colleghi, per fare in modo che la pubblica amministrazione esca dalla situazione di confusione irresponsabile nella quale alcuni hanno voluto gettarla e per stabilire finalmente norme certe che le consentano di superare un momento davvero difficile.

Ci sarebbe piaciuto, con riferimento alle opere pubbliche ed all'edilizia, che il Governo avesse avviato interventi concernenti la manutenzione, il recupero, la riduzione dei rischi, a cominciare da quello sismico, che prevedessero l'impiego di basse quantità di capitale e di materiali, che investissero pochissimi territori consentendo però l'impiego di molto personale in lavori qualificati e specializzati. Tale soluzione avrebbe rappresentato un utile terreno di confronto per cercare di sollevare questi settori, in particolare quello dell'edilizia, dalla particolare crisi in cui si trovano e rispetto alla quale non abbiamo potuto osservare alcuna iniziativa da parte del Governo precedente. Ci auguriamo di trovare nell'attuale Governo un interlocutore che sappia proporre soluzioni positive anche per questo settore.

PRESIDENTE. Avverto che, dovendosi procedere nel prosieguo della seduta a votazioni qualificate, che avranno luogo mediante procedimento elettronico, decorre da questo momento il termine di preavviso di

venti minuti previsto dal comma 5 dell'articolo 49 del regolamento.

È iscritta a parlare l'onorevole Carazzi. Ne ha facoltà.

MARIA CARAZZI. Concordo con il collega Mattina quando riscontra in questo decreto-legge la filosofia molto spesso seguita dal Governo precedente che metteva insieme superficialità ed ambizione esagerata negli annunci e fragilità e meschinità nel dispositivo. Non mi soffermo sull'articolo 5, che ha rappresentato il fulcro di ampi ragionamenti, perché non vorrei che la discussione si limitasse a quest'articolo. Il nostro gruppo ha sostenuto in Commissione l'emendamento sostitutivo del collega di Turroni, anche se avremmo preferito uno stralcio della materia; sostituire un articolo con un altro, infatti, non sempre consente di risolvere tutti i problemi, tant'è che molti come abbiamo potuto constatare restano tuttora aperti.

In linea generale, penso che questo provvedimento comporti due importanti principi: l'ampliamento dell'ambito territoriale di riferimento e la delegificazione. In merito al primo, l'intervento è già esteso ai territori indicati negli obiettivi 1, 2 e 5B ma le modalità di individuazione andranno definite con un decreto del ministro del bilancio del quale non conosciamo ancora le determinazioni. Come vedremo in seguito, in diversi passi dell'articolato è poi prevista una delegificazione, un trasferimento di materia a regolamenti e deleghe.

Mentre il decreto presenta alcuni aspetti molto indeterminati, è invece subito definito lo strumento, ossia la società per azioni denominata all'articolo 1 "società per l'imprenditoria giovanile", peraltro già istituita ed attiva da molti mesi, che deve sostituire il comitato ed agire per incentivare la creazione di nuovi imprenditori autonomi. Vorremmo avere qualche notizia sui risultati di questa attività già avviata prima delle ultime reiterazioni del decreto. La società per l'imprenditoria giovanile, che sostituisce il comitato previsto dalla legge n. 44 del 1986, ha una funzione di promozione delle attività, anche se le sue finalità non risultano molto chiare dalla lettura dello statuto. Essa si può definire una società di secondo grado, nel

senso che (sempre stando alla lettera dello statuto) non effettua direttamente un'operazione di tutoraggio o di monitoraggio, ma produce servizi a favore di organismi volti alla promozione del lavoro autonomo e dell'imprenditoria.

L'esemplificazione delle operazioni di competenza di tale società è contenuta, oltre che negli articoli del provvedimento che stiamo esaminando, anche nello statuto cui faccio riferimento e al quale rimando per ulteriori approfondimenti. L'innovazione legislativa rispetto alla citata legge n. 44 esiste ma appare immotivata; e, a mio parere, a comprenderne le ragioni non giova neppure l'audizione, svoltasi il 13 settembre 1994 presso la Commissione bilancio, del presidente del comitato (e ora della società) dottor Carlo Borgomeo, il quale ha affermato che la modifica legislativa è motivata dalla necessità di alleggerire il processo di burocratizzazione del meccanismo precedente e di favorire il decentramento, di cui però non si trova riscontro nel testo.

Non intendo soffermarmi ancora sul primo articolo del decreto-legge in quanto altre ne sono che meriterebbero un esame approfondito, considerato che presentano una visione di carattere privatistico che contraddice lo stesso contenuto del primo comma dell'articolo 1, il quale prevede il pieno controllo pubblico degli incentivi. Si tratta di una affermazione di principio che non è stata poi raccolta negli articoli successivi.

Non mi dilungo ad esaminare neppure l'articolo 3, che prevede uno storno pari al 5 per cento degli stanziamenti di bilancio a favore del CNR, dell'ENEA, e di altri istituti di ricerca allo scopo di attuare una poco comprensibile interazione tra università, ricerca ed industria, poiché sull'argomento abbiamo già a lungo discusso in occasioni precedenti, manifestando le nostre perplessità.

Vorrei ricordare che il quarto comma dell'articolo 4 è stato soppresso poiché rendeva di più difficile soluzione le problematiche connesse alle aziende speciali ed i rapporti dei comuni e dei privati rispetto al processo di privatizzazione dei pubblici servizi. A questo punto mi chiedo come questa normativa si raccordi con la delega al Go-

verno (cui non è stata data attuazione) che doveva condurre, attraverso binari ben delineati, alle concessioni privatistiche. È stato seguito un itinerario piuttosto complicato che va dal collegato della legge finanziaria per il 1993 alla legge n. 498 del 1992, alla delega al Governo che non è stata esercitata. Ancora una volta domando come questo mancato esercizio di delega possa interferire con la normativa di cui ci stiamo occupando.

Non ripeto, perché è già stato detto dai colleghi del mio gruppo, che l'ideologia che conduce alla privatizzazione delle aziende pubbliche ci trova non solo scettici ma del tutto contrari e che la costituzione di nuove società dovrebbe essere soggetta ad una normativa più precisa di quella contenuta in un decreto-legge *omnibus* come quello che stiamo esaminando.

Nell'articolo 4 — è già stato detto — troviamo due novità. In primo luogo, l'individuazione della GEPI come *partner* di comuni e province. Questa previsione, limitata nel tempo, sarà probabilmente utile per assorbire forza lavoro e per giungere all'esaurimento del compito attribuito alla stessa GEPI. L'altra novità è l'identificazione della cassa depositi e prestiti come *partner* delle società finanziarie o di servizi previste dall'articolo 4. Al riguardo, vorremmo dei chiarimenti. Sono infatti già previsti interventi di altre istituzioni su questo terreno e non capiamo perché sia necessario anche l'intervento della cassa depositi e prestiti.

Concludo sottolineando che con il nuovo testo del decreto — che presenta sicuramente caratteri di novità rispetto al precedente — non si è comunque riusciti a eliminare il difetto iniziale, cioè la superficialità degli annunci e la fragilità del dispositivo.

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Bono.

NICOLA BONO, Relatore. I vari interventi svolti, che dimostrano la rilevanza del provvedimento in esame, hanno accentrato l'attenzione su alcuni punti nodali. Nella rela-

zione avevo individuato nell'articolo 5 il nodo politico più rilevante e il dibattito ha infatti riservato ad esso il massimo di interesse e di impegno. Il decreto-legge in esame va però ben oltre il problema della sospensione della disciplina degli appalti. Ed è strano che la Camera, alla fine, trascuri aspetti rilevanti che attengono alle nuove attività imprenditoriali.

Qual è la filosofia alla quale si ispira il provvedimento? Siamo di fronte ad un decreto-legge che ha individuato alcune linee per il rilancio delle attività produttive. In primo luogo, vengono indicati taluni percorsi per l'imprenditoria giovanile. Richiamo al riguardo l'attenzione dell'onorevole Mattina, che ha ritenuto di contestare il principio che ispira l'articolo 1 del decreto-legge, che interviene appunto in materia di imprenditorialità giovanile. In buona sostanza, pur riconoscendo la validità del comitato per l'imprenditoria giovanile, viene sottolineata l'esigenza di disporre di uno strumento più duttile, più agile, più moderno per incentivare i servizi necessari all'ulteriore potenziamento di una norma che, da un lato, ha permesso in questi anni di dare lavoro a diverse migliaia di giovani e, dall'altro, ha consentito (è questo un dato che di per sé vale più delle altre considerazioni) all'80 per cento circa delle aziende avviate con le norme della legge n. 44 del 1986 (che viene abrogata dal presente provvedimento) di mantenersi sul mercato e continuare ad operare. Con l'attuazione delle disposizioni della legge n. 44 siamo riusciti cioè a creare posti di lavoro stabili e permanenti nel mercato.

Il rilievo, che condividiamo perfettamente, secondo cui il Parlamento ratifica quanto da mesi è attuato, è un dato politico oggettivo. Ricordo che la costituzione della società per l'imprenditorialità giovanile era prevista per agosto, laddove il primo decreto-legge era stato emanato a maggio. In fondo, il Parlamento ha avuto a disposizione quattro mesi per convertire in legge un decreto che prevedeva entro una determinata data la costituzione di questa società per azioni. Se il Parlamento, per le ragioni della politica, non ha potuto approvare entro i tempi previsti questo provvedimento, ritengo cor-

retto che nel frattempo si sia dato comunque vita alla società in questione.

Superato l'aspetto dell'imprenditoria e gli accenni che anche la collega Carazzi ha fatto agli articoli 2 e 3, che contengono norme di grande rilevanza in ordine all'accelerazione delle procedure per le imprese operanti nel Mezzogiorno e ai meccanismi per incentivare la ricerca scientifica, è giusto fare qualche valutazione sugli interventi che si sono concentrati sull'articolo 5.

Dico immediatamente che quanto dichiarato dall'onorevole Bargone è vero solo in parte. Il collega ha sostenuto che non è corretto considerare «sbagliata» la legge n. 109 ed ha motivato la sua affermazione con la considerazione che quella normativa è rimasta in vigore solo per due mesi e mezzo e che in così breve tempo neanche Attila — ha usato questo paragone — avrebbe potuto produrre i danni che ad essa si attribuiscono.

Desidero chiarire che in questo Parlamento non vi sono due partiti, uno a favore ed uno contro la legge n. 109. In questo Parlamento vi sono alcuni deputati ed alcuni gruppi politici che si sono resi conto che essa, così com'era strutturata — e lo stesso Bargone non può non ammetterlo, ed infatti lo ammette — era priva di una norma di attuazione e non conteneva comunque elementi atti a renderla operativa.

Il Governo Berlusconi, due mesi e mezzo dopo il suo varo — fu peraltro uno degli ultimi regali (occorre ricordarlo) del vecchio Parlamento — individuò in essa una delle cause di remora alla corretta gestione degli appalti. Non ho sentito nessuno dichiarare che, se gli appalti pubblici sono diminuiti, se vi è una crisi che ha ricadute pesanti in termini economici, sociali ed occupazionali, ciò è da imputare alla legge n. 109. Si è invece detto che essa, per come era strutturata, costituiva una delle cause che generavano quella condizione di difficoltà con la quale in quest'ultimo anno si sono dovuti misurare centinaia di migliaia di lavoratori e complessivamente il tessuto produttivo nazionale.

La sospensione dell'efficacia della legge Merloni era dunque corretta dal punto di vista politico perché, da un lato, eliminava

una normativa che di fatto imbalsamava il settore dei lavori pubblici e, dall'altro, consentiva l'avvio celere di una riforma del settore.

Cosa è mancato? Nella relazione — e con ciò nessuno intende difendere nessuno su questo terreno! — ho detto che si è innescato uno strano meccanismo, che a tutt'oggi non abbiamo compreso in termini politici, per il quale il ministro dei lavori pubblici in carica al tempo, l'onorevole Radice, ha ritardato a nostro giudizio in maniera probabilmente eccessiva, l'approvazione di una legge che si ispirasse a quel principio. In Commissione ci siamo più volte confrontati su questo terreno ed abbiamo tutti convenuto che la sospensione al 31 dicembre 1994 rappresentava un dato obiettivo necessario per consentire al Governo, che doveva ascoltare le parti sociali e fare le proprie valutazioni con le parti politiche, di elaborare una legge di riforma della Merloni.

Il provvedimento è stato presentato con notevole ritardo, anche se comunque prima del 31 dicembre ed in ogni caso solo dopo — va detto — che erano state prese iniziative parlamentari nella stessa direzione. Il Governo, in quella occasione, dunque, si è fatto superare da forze politiche che hanno posto in termini concreti il tema della riforma della legge n. 109.

Proprio per tale ragione è incomprensibile l'approvazione di quell'emendamento in Commissione bilancio. Il punto politico sul quale il Governo deve pronunciarsi ed il Parlamento deve esprimere una linea di orientamento coerente è il seguente. Onorevole Presidente, è corretto che un organo legislativo consenta a due Commissioni parlamentari di legiferare contemporaneamente sulla medesima materia? Questo è il nodo da sciogliere. Altrimenti, inutilmente l'onorevole Turroni invocherà la necessità che la pubblica amministrazione operi con chiarezza nel settore degli appalti.

Come vogliamo realizzare tale chiarezza? Forse attraverso un comitato ristretto dell'VIII Commissione, che è competente per materia e che da mesi lavora su una normativa concernente tale settore, al punto da aver predisposto un testo unitario di riforma, mentre la Commissione bilancio, che

non è competente per materia in modo specifico, interviene sulla legge Merloni con una norma di merito con la quale non ci si occupa più della sospensione dell'efficacia della legge n. 109, ma si ripropone la vecchia normativa prevedendo una graduazione degli interventi? È evidente che, così facendo, la Commissione bilancio entra nel merito della materia prevedendo interventi concreti in un settore che tutti vogliamo difendere e potenziare.

Infatti, nessuno in questa sede — desidero sottolinearlo — disconosce gli alti meriti della legge n. 109 del 1994 per quanto attiene all'introduzione nella legislazione nazionale di meccanismi di chiarezza e di trasparenza che l'intero Parlamento, senza alcuna eccezione, intende tutelare, difendere e sostenere. La divisione ha luogo tra chi sostiene che una legge di riforma del sistema degli appalti deve essere un fatto razionale e meditato e che nel frattempo non si può imbalsamare un settore senza dare risposte agli operatori, e coloro che, invece, rincorrendosi addirittura in maniera schizofrenica, impongono una serie di tappe forzate per ragioni attinenti al merito della questione. L'unica conclusione cui questi ultimi giungono è quella di introdurre un elemento di schizofrenia legislativa, tale da provocare una confusione e un caos terribili nel settore e rendere impossibile l'applicazione delle norme che verranno approvate. Questo è un modo di procedere inaccettabile per il Parlamento.

Il punto politico che emerge da tutti gli interventi che sono stati svolti è rappresentato dall'esigenza di chiarezza, soprattutto da parte del Governo che invitiamo a pronunciarsi sul delicato tema della riforma della legge Merloni. Signori del Governo, è necessario che l'esecutivo si esprima limpidamente a tale riguardo ed offra adeguate garanzie al Parlamento. Le Camere a loro volta devono compiere un atto di contrizione e di umiltà, in modo da accordarsi su un percorso politico.

Si dovranno varare norme in grado di sviluppare i propri effetti. Quando esamineremo nel merito gli emendamenti, ci occuperemo dell'articolo 5 del decreto-legge e in quell'occasione verificheremo se tale testo,

nei termini in cui è stato approvato dalla Commissione, sia applicabile oppure se non sia vero piuttosto che l'articolo 5, qualora venga applicato alla lettera, non solo rischia di imbalsamare il settore — perché di fatto ripropone la normativa della legge n. 109 — ma anche di risultare inapplicabile perché non prevede alcuni passaggi tecnici. Esso, infatti, non disciplina l'entrata in vigore del regolamento né gradua l'efficacia di talune normative. Ebbene, in tal modo si rischia di non dare alcuna soluzione al problema.

Qual è, però, il punto politico della questione? Il momento in cui entrerà in vigore una disciplina a regime sugli appalti. Credo che su tale punto il Parlamento oggi debba essere messo nelle condizioni di esprimere un apprezzamento politico; ed è su di esso che oggi il Governo dovrà esprimere una linea di indirizzo politico inequivocabile, in grado di rappresentare un punto di riferimento certo per tutte le forze politiche ed istituzionali.

Presidente, avendo esaurito la mia replica, ritengo che il Governo debba fornire una sua valutazione complessiva sulle questioni in esame (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.

ALBERTO CARZANIGA, Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica. Signor Presidente, il Governo ritiene che gli obiettivi del provvedimento in discussione siano estremamente importanti per l'economia reale; e ringrazia, per l'identica sensibilità mostrata, tutti coloro i quali sono intervenuti nella discussione sulle linee generali.

Nell'esprimere la posizione del Governo in materia, preannuncio, in primo luogo, il parere contrario dell'esecutivo su tutti (salvo uno) gli emendamenti presentati. In secondo luogo, raccomando invece l'approvazione dell'emendamento 5.2 del Governo. Su questo specifico punto, si soffermerà ora il collega Testa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

LUCIO TESTA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, vengo subito al dunque. Perché il Governo ha inteso riproporre, con il proprio emendamento 5.2, il testo originario dell'articolo 5 del decreto-legge? In primo luogo, perché quella norma ha consentito di fatto la ripresa delle gare di appalto e di affidamenti che, per la sola ANAS, al 15 novembre 1994 hanno superato la cifra di 2 mila miliardi. Ciò è stato consentito — lo ribadisco — in forza ed in ragione dell'articolo 5 nella sua stesura originaria. Onorevole Turroni, quando lei afferma — sia in Commissione sia questa mattina in aula — che l'articolo 5 non avrebbe prodotto neppure un appalto, afferma una cosa destituita da ogni fondamento (ciò non è vero!). Vorrei rilevare, inoltre, che l'articolo 5 ha consentito appalti, per quanto riguarda l'edilizia demaniale, per circa 400 miliardi (non dispongo dei dati delle altre circa 13 mila e 500 stazioni appaltanti — soprattutto enti locali — perché essi non sono ancora affluiti). Tutto ciò è stato possibile perché la norma in questione ha permesso di usufruire della progettazione precedente che, sulla base della legge Merloni, non era più utilizzabile! Questo è un dato!

In secondo luogo, il Governo ha inteso riproporre il testo originario dell'articolo 5 poiché esso ha un carattere temporaneo: se ne prevede, infatti, il termine di efficacia al giugno 1995.

In terzo luogo, il provvedimento in esame non pregiudica in alcun modo il lavoro della Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, che sta procedendo ad una nuova configurazione del settore degli appalti.

Se l'articolo 5 nel testo proposto in Commissione ha un carattere di provvedimento definitivo — come sembra effettivamente —, allora, in quanto tale, la sua disciplina, la sua configurazione non contiene, a parere del Governo, tutti i criteri necessari ed innovativi per dare al settore degli appalti la nuova configurazione richiesta e sottolineata questa mattina da tutti — indistintamente — i deputati intervenuti nel dibattito. Il Governo, quindi, non può accettare una configurazione normativa del genere, atteso anche che i proponenti della modifica hanno

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

presentato un testo unificato in sede di VIII Commissione, rispetto al quale — e qui rispondo alle istanze formulate da più parti — il Governo si impegna formalmente a dare il massimo e più sollecito impulso in modo da pervenire al più presto, e comunque entro la scadenza del termine temporale di cui all'articolo 5, alla definitiva configurazione della materia.

Se poi lo stesso articolo 5, nell'attuale formulazione proposta dagli onorevoli Turroni ed altri, fosse presentato come una misura temporanea, si verrebbe a creare una situazione di ulteriore incertezza per il settore, per le stazioni appaltanti e per il complesso degli operatori: tanto varrebbe allora conservare per altri novanti giorni l'attuale disciplina, che ha dato prova di efficacia. Non è assolutamente vero — lo ripeto — che il provvedimento non abbia riaperto gli appalti: solo per l'ANAS gli affidamenti superano i 2 mila miliardi, come ho già detto, e ciò proprio in ragione del decreto-legge.

Voglio inoltre sottolineare un altro aspetto che è stato finora sottaciuto. Mentre la precedente disciplina recata dall'articolo 5 era rispettosa della direttiva comunitaria in ordine all'iscrizione all'albo dei costruttori ed alle esclusioni dallo stesso per tutte le imprese incappate nelle note vicende giudiziarie, l'attuale stesura non è rispettosa dell'articolo 24 della direttiva 93/37/CEE.

Per questo il Governo richiede l'impegno ad approvare l'articolo 5 nella configurazione originaria; in ogni caso, raccogliendo inviti e sottolineature più o meno espliciti, manifesta la piena disponibilità anche per un rinvio o una pausa di riflessione al fine di trovare soluzioni accettabili che non colpiscano ulteriormente il disastroso settore delle costruzioni, per il quale tutti invocano misure di incremento o, quanto meno, di sostegno dell'occupazione. Purtroppo tale settore, anche alla luce della discussione del provvedimento che ci occupa questa mattina, sembra secondario rispetto a posizioni e valutazioni che non tengono conto della situazione delle economie locali (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. La Presidenza prende atto

della proposta del Governo di rinviare l'argomento ad altra seduta.

BENITO PAOLONE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENITO PAOLONE. Ho chiesto di parlare per comprendere meglio il senso di quanto detto dal rappresentante del Governo.

Il sottosegretario Testa ha sostenuto che l'attuale formulazione dell'articolo 5 del decreto-legge crea remore e quindi non è in linea con una necessità primaria che — a sentire il Governo — il Parlamento non avrebbe avvertito: mi riferisco ai problemi del settore delle costruzioni, con il connesso tema dell'occupazione.

Dopo aver detto tutto ciò, il rappresentante del Governo — se ho capito bene — chiede che il provvedimento venga ritirato per essere trattato in un'altra occasione.

PRESIDENTE. Onorevole Paolone, non attribuiamo al rappresentante del Governo cose che non ha detto: egli ha chiesto semplicemente un rinvio.

BENITO PAOLONE. Sarebbe opportuno che il Governo motivasse le ragioni di questa richiesta di rinvio, affinché si sappia se ciò significa innestare un meccanismo per cui il decreto-legge decadrà oppure stabilire l'inizio della discussione dello stesso entro ventiquattro ore, affinché l'iter si concluda al più presto. Infatti, tutti dicono di ritenere importante il decreto-legge, ma sembra che nessuno in definitiva intenda difenderlo.

Si tratta in realtà di un atto di grande rilevanza. È necessario riprendere seriamente la discussione ed esaminare interamente il provvedimento, prescindendo dall'articolo 5 (che pure è importantissimo, per i contenuti ai quali il Governo ha fatto riferimento).

Vogliamo sapere se esista una volontà di affossare il decreto-legge. Noi riteniamo fondamentale che esso sia convertito in legge: è una scelta politica, il frutto di una convinzione, ne conosciamo gli effetti, esso si inquadra in una manovra che è in linea con scelte di Governo che tendevano a realizzare

l'indirizzo proposto facendo ricorso a questo genere di supporti normativi. Per noi il fatto è chiaro e non vogliamo incorrere nel pericolo che il provvedimento sia affossato! (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

NICOLA BONO, *Relatore*. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICOLA BONO, *Relatore*. Signor Presidente, vorrei evitare che si aprisse un dibattito sui tempi di esame del decreto-legge.

Non dobbiamo dimenticare — e soprattutto non dovrebbe dimenticarlo il Governo — che il provvedimento è alla quinta reiterazione: se il rinvio dovesse portare eccessivamente lontano nel tempo, si rischierebbe l'ennesima decadenza per decorso dei termini costituzionali.

A questo punto, chiedo quindi il rinvio del seguito del dibattito alla seduta di domani. In questo modo, potremo valutare la portata degli emendamenti ed il complesso delle circostanze determinatesi. Poiché il Comitato dei nove deve ancora riunirsi a tal fine, domani potremo assumere le opportune decisioni, per così dire, «a carte scoperte»: in quella sede, ciascuno potrà effettuare le proprie valutazioni, ed assumersi le relative responsabilità, circa l'ipotesi di rinviare ulteriormente l'esame del provvedimento o di procedere immediatamente all'esame dell'articolato.

PRESIDENTE. Anche in considerazione dei rilievi di ordine tecnico scaturiti dal dibattito odierno, che meritano un chiarimento opportuno, la Presidenza ritiene di poter aderire alla richiesta formulata dal relatore e rinvia quindi il seguito del dibattito alla seduta di domani.

VASSILI CAMPATELLI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VASSILI CAMPATELLI. Signor Presidente, vorrei dichiarare il nostro pieno consenso

alla procedura da lei prospettata. Abbiamo ascoltato con attenzione e con qualche stupore le dichiarazioni del Governo. Noi valuteremo attentamente quanto è stato affermato da parte del rappresentante dell'esecutivo e ci auguriamo che un'analoga riflessione sia condotta anche da parte del sottosegretario che è intervenuto in sede di replica.

PRESIDENTE. Prendo atto dei suoi rilievi, onorevole Campatelli.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1905.

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

PARERE FAVOREVOLE

sul provvedimento

PARERE CONTRARIO

sull'emendamento Castelli 1.1., in quanto modifica la copertura imputandola *ex novo* su un capitolo di un esercizio finanziario concluso.

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

Avverto che l'unico emendamento presentato è riferito all'articolo 1 del decreto-legge, nel testo della Commissione.

Avverto altresì che non sono stati presentati emendamenti riferiti all'articolo unico del disegno di legge di conversione (*per gli articoli e l'emendamento vedi l'allegato A*).

Nessuno chiedendo di parlare sull'emendamento riferito all'articolo 1 del decreto-legge, invito il relatore ad esprimere su di esso il parere della Commissione.

PAOLO OBERTI, *Relatore*. La Commissione potrebbe condividere la *ratio* che è alla base dell'emendamento Castelli 1.1; tuttavia, poiché la copertura indicata grava in parte su un capitolo destinato a spese obbligatorie, relative a stipendi per il personale in servizio, non posso che invitare l'onorevole

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

Castelli a ritirare il suo emendamento 1.1; altrimenti, il parere sarebbe contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIOVANNI PUOTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Esprimo parere contrario sull'emendamento Castelli 1.1, per le ragioni esposte anche in Commissione bilancio.

È il caso di ricordare che la norma alla quale ci si riferisce è il risultato di una laboriosa negoziazione alla quale, tra l'altro, hanno partecipato il Ministero del tesoro e l'UNATRAS, e che era stato raggiunto un accordo per la copertura con riferimento al capitolo di spesa previsto nel decreto-legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Castelli acce-
de all'invito al ritiro del suo emendamento 1.1?

MAURO MICHIELON. A nome del presentatore, ritiro l'emendamento Castelli 1.1, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Michielon.

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

Avverto che è stato presentato l'ordine del giorno Boghetta ed altri n. 9/1905/1 (*vedi l'allegato A*).

Qual è il parere del Governo su tale ordine del giorno?

GIOVANNI PUOTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Boghetta ed altri n. 9/1905/1, che impegna il Governo ad attivare un tavolo triangolare insieme a imprenditori ed organizzazioni sindacali al fine di esperire tutte le possibilità per salvaguardare un patrimonio produttivo, professionale, occupazionale qual è quello rappresentato dall'impresa Domenichelli, in stato di concordato preventivo.

Vi è il mio impegno personale a convocare sia gli imprenditori sia le organizzazioni sindacali dopo aver acquisito in tempi bre-

vissimi le necessarie notizie tecnico-giuridiche. Trattandosi di concordato preventivo e non di fallimento, credo sia possibile intervenire sulla base di una situazione di fatto e tecnica già acquisita.

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/1905/1?

Ugo BOGHETTA. Insisto, signor Presidente, e ne raccomando l'approvazione: considerato l'impegno del Governo, credo che un voto dell'Assemblea rafforzi la posizione dell'esecutivo stesso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Boghetta ed altri n. 9/1905/1, accettato dal Governo come raccomandazione.

(È approvato).

ELIO VITO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Da circa un'ora le agenzie di stampa riportano ampiamente i contenuti di una lettera — probabilmente ne riportano il testo nella sua integralità — inviata dal Presidente del Consiglio, Dini, ai Presidenti di Camera e Senato.

La lettera riguarda l'atteggiamento del Governo rispetto alla manovra finanziaria e ai prossimi impegni parlamentari. Presumibilmente, essendo comparsa da un'ora sulle agenzie di stampa, la lettera — se la notizia corrisponde al vero: ma non abbiamo ragione di dubitarne — è stata inviata in mattinata ai Presidenti dei due rami del Parlamento. L'argomento è importante: non ritengo che i parlamentari debbano essere informati di comunicazioni a loro inviate tramite il Presidente della Camera attraverso la lettura, in sala stampa, delle notizie di agenzia o attraverso notizie fornite indirettamente dai giornalisti (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia, di alleanza nazionale e del centro cristiano democratico*).

Chiediamo alla cortesia della Presidente

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

della Camera di scendere in aula o di inviare a lei, signor Presidente, l'importante lettera del Presidente del Consiglio, affinché nel corso della seduta, prima che si concludano le votazioni — che tra l'altro riguardano argomenti che hanno attinenza con tale lettera — tutti i deputati possano venire direttamente a conoscenza del suo contenuto (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia, di alleanza nazionale e del centro cristiano democratico*).

PRESIDENTE. Onorevole Vito, riferirò al Presidente della Camera le sue osservazioni. In ogni caso, faccio presente che alle 18 di oggi è convocata la Conferenza dei presidenti di gruppo e in quella sede si potrà approfondire la questione. D'altra parte, il Presidente Dini è libero di inviare i messaggi che ritiene opportuni senza che ciò debba condizionare necessariamente la Camera nella prosecuzione dei suoi lavori.

ELIO VITO. È una lettera indirizzata al Presidente della Camera!

PRESIDENTE. Onorevole Vito, come le ho già detto, riferirò al Presidente della Camera: non posso fare altro. Prendo atto delle sue osservazioni, ma il regolamento non mi consente altro.

Avverto che, aderendo ad un invito della Presidenza, i deputati Muratori, Marengo e Biricotti hanno comunicato di presentare il testo scritto delle rispettive dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento, di cui pertanto autorizzo la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

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. 1905, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Onorevoli colleghi, poiché mi sono stati segnalati problemi di ordine tecnico — dovuti al fatto che sono state cambiate 150 tessere a seguito della nuova assegnazione di posti —, ai sensi dell'articolo 57 del regolamento, annullo la votazione e dispongo che sia immediatamente ripetuta.

Indico nuovamente la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 1905.

(Segue la votazione).

Prego i colleghi di pazientare poiché, tenuto conto dei problemi tecnici che ho segnalato poc'anzi, la Presidenza deve consentire a tutti i deputati di esercitare il proprio diritto di voto.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi» (1905):

Presenti	464
Votanti	425
Astenuti	39
Maggioranza	213
Hanno votato sì	424
Hanno votato no	1

(La Camera approva).

Sospendo la seduta in attesa delle determinazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo, convocata per le 18.

**La seduta, sospesa alle 13,30,
è ripresa alle 19,20.**

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera, sulla base delle indicazioni emerse nella odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, si riserva di indicare una nuova data di inizio della discussione sulle linee generali del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 41 del 1995 (finanza pubblica), inizio già previsto per la seduta di domani pomeriggio, tenuto conto dei tempi di trasmissione del provvedimento da parte del Senato.

In ordine poi alla richiesta formulata questa mattina dall'onorevole Vito, a seguito di accertamenti svolti, comunico che quella cui il collega Vito si è riferito non era una lettera inviata dal Presidente del Consiglio Dini ai Presidenti del Senato e della Camera. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha soltanto, a titolo di cortesia, inviato al Presidente della Camera il testo di una dichiarazione da lui resa oggi e diffusa attraverso le agenzie di stampa.

Le cose quindi stanno in questi termini ed in tal senso ho chiarito la circostanza all'onorevole Vito.

Per lo svolgimento di una interrogazione (ore 19,21).

SILVIO LIOTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIO LIOTTA. Signor Presidente, colleghi deputati, vorrei sollecitare lo svolgimento dell'interrogazione da me presentata l'8 febbraio scorso e sottoscritta da più di 40 deputati, che ha per oggetto le vicende che da circa un anno e mezzo riguardano il comune di Terrasini.

Perché ne sollecito lo svolgimento? Perché se il Governo, ed in particolare il ministro dell'interno (e per esso il sottosegretario, prefetto Rossi), avessero risposto con maggiore tempestività all'interrogazione, forse i fatti tragici degli ultimi giorni si sarebbero potuti evitare.

Nell'interrogazione chiedo al Governo di rispondere in merito ad alcune circostanze

che erano di dominio pubblico a Terrasini, un piccolo paese dove la vita si svolge, come in tutti i comuni, all'aperto, attorno ad una piazza. Si tratta di un paese dove l'estate gli abitanti di Palermo vanno a prendere il gelato, una cittadina ridente e fiorente che è stata turbata da una contrapposizione tra il consiglio comunale e il sindaco Mele. Nella mia interrogazione ho sottolineato alcuni fatti, taluni dei quali riguardano indirettamente (poi, si è visto, anche direttamente) proprio la vicenda del maresciallo Lombardo. È giusto che qui si sappia (mi è stato comunicato dal cognato del maresciallo Lombardo, tenente Canale, davanti alla salma del congiunto esposta all'interno dei locali della legione dei carabinieri) che il primo degli elementi riferiti dal Lombardo al cognato, dopo la famosa trasmissione televisiva del 23 febbraio scorso, era che riteneva che l'accusa mossa dall'onorevole Orlando fosse partita da questa interrogazione. In che senso? Lo si accusava di aver fornito al deputato scrivente gli elementi per presentare l'interrogazione. Questo è falso.

Perché l'argomento è importante? Perché nell'interrogazione vi è un punto delicatissimo, che voglio sottolineare in questa sede affinché rimanga agli atti. Ho chiesto se corrispondesse al vero che il sindaco Mele, in occasione di una delle sue ricorrenti esternazioni in merito alle minacce ricevute, fosse stato denunciato all'autorità giudiziaria per il reato di procurato allarme. Ho formulato queste richieste in termini dubitativi; ho poi appreso, sempre dal tenente Canale davanti alla salma del cognato, che le denunce esistevano perché, nel corso di alcune intercettazioni disposte a seguito degli atti di intimidazione denunciati proprio dal sindaco Mele, i suoi numeri telefonici erano stati posti sotto controllo. Successivamente, mentre erano in corso le intercettazioni (cosa di cui egli non era a conoscenza), lo stesso aveva reiterato altre denunce per intimidazioni e minacce di morte ricevute in ore, giorni e attraverso numeri di telefono che, posti sotto controllo, non avevano registrato tali intimidazioni.

PRESIDENTE. Quello che dice è molto grave, onorevole Liotta.

SILVIO LIOTTA. Da ciò è venuta la denuncia del comandante della stazione dei carabinieri, avallata anche dal comandante della compagnia dei carabinieri di Carini, un alto ufficiale che attualmente dirige il ROS di un'importante regione d'Italia.

Torno a sollecitare il Governo affinché venga in Parlamento a rispondere, responsabilmente, all'interrogazione in questione, per consentire che si faccia chiarezza nei luoghi a ciò deputati, in questo caso il Parlamento (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Onorevole Liotta, prendo atto delle sue dichiarazioni e trasmetterò la sua richiesta al Presidente della Camera: tanto più che le sue affermazioni sono di un'estrema gravità e meritano conseguentemente la più ampia attenzione.

Le assicuro il mio immediato interessamento nel senso di portare a conoscenza del Presidente quanto da lei dichiarato.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 8 marzo 1995 alle 9,30:

1. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sui disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 25 febbraio 1995, n. 55, recante disposizioni urgenti in materia di differimento di termini previsti da disposizioni legislative (2104).

— *Relatore:* Ronchi.

Conversione in legge del decreto-legge 28 febbraio 1995, n. 56, recante disposizioni urgenti per il risanamento ed il riordino della RAI-S.p.A. (2113).

— *Relatore:* Taddei.

2. — *Seguito della discussione delle mozioni Mattioli ed altri n. 1-00052; Costa ed altri n. 1-00068; Gerbaudo ed altri n. 1-00074; Castellaneta e Brugger n. 1-00081;*

Oreste Rossi ed altri n. 1-00082; Mussi ed altri n. 1-00084; Fumagalli Carulli ed altri n. 1-00085; Muzio ed altri n. 1-00087; Rosso ed altri n. 1-00088; Zacchera ed altri n. 1-00090, sugli interventi nelle zone colpite dalle alluvioni dello scorso novembre.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 26, recante disposizioni urgenti per la ripresa delle attività imprenditoriali (1942).

— *Relatore:* Bono.
(*Relazione orale*).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi (1944).

— *Relatore:* Gibelli, *per la VIII Commissione; Ravetta, per la IX Commissione.*
(*Relazione orale*).

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 29, recante riordino delle funzioni in materia di turismo, spettacolo e sport (1945).

— *Relatori:* Ciocchetti, *per la VII Commissione; Chiesa, per la X Commissione.*
(*Relazione orale*).

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Differimento di termini previsti da disposizioni legislative nel settore agricolo ed altre disposizioni urgenti in materia (1791).

— *Relatore:* Albertini.
(*Relazione orale*).

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Differimento di termini previsti da disposizioni legislative nel settore delle attività produttive ed altre disposizioni urgenti in materia (1790).

— *Relatore:* Viviani.
(*Relazione orale*).

La seduta termina alle 19,30.

DICHIARAZIONI DI VOTO FINALI DEI DEPUTATI LUIGI MURATORI, FRANCESCO MARENCO E ANNA MARIA BIRICOTTI SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 1905.

LUIGI MURATORI. Vorrei sbagliarmi, ma sono pronto a scommettere che fra pochi mesi saremo chiamati a discutere in quest'aula della necessità di approvare un altro decreto, simile a questo, che concederà agli autotrasportatori ulteriori *bonus* fiscali per metterli in condizione di sopportare i nuovi aggravii fiscali sui carburanti che l'attuale Governo ha imposto loro ed a tutti i cittadini. Ci eravamo illusi che il voto maggioritario avesse posto le basi per governi duraturi, per governi che fossero in grado di guidare il paese per un periodo di tempo sufficientemente lungo per impostare una seria politica di programmazione in molti settori dell'economia. È stata una illusione di breve durata, una illusione ben presto vanificata da congiure di palazzo e da accordi di potere fra gli epigoni della vecchia Repubblica e quegli autentici «magliari» della politica che hanno chiesto il voto per governare accanto a determinati alleati, ma hanno poi cambiato le carte in tavola dimenticando il mandato ricevuto dagli elettori.

Il risultato di questa disillusione, che è nostra, ma è ancor più dei cittadini, è sotto gli occhi di tutti. Così un ministro, un anno fa bocciato dagli elettori, con uno sforzo di immaginazione che testimonia a sufficienza quale sia il limite tecnico della sua capacità politica, quale effettiva consistenza vi sia nella sua abilità di governo, ha scoperto che i buchi nel bilancio dello Stato ed i guasti nell'economia del paese, creati dalla instabilità del quadro politico generale, potevano essere affrontati con una idea nuova, originale, brillante: aumentare le imposte su benzina, gasolio e su quant'altro, per la sua natura intrinseca di consumo incompressibile, potesse assicurare all'erario denaro fresco.

Ma questo modo di far politica, anzi di far cassa a favore dell'erario, ha sempre conse-

guenze di natura inflazionistica, conseguenze che divengono ancor più vistose quando sono colpiti gli interscambi commerciali e, ritornando al tema di questo decreto, quando vengono colpiti coloro che le merci debbono trasportare da un capo all'altro della nazione, e che, grazie alla miope politica dei trasporti seguita nell'ultimo trentennio, hanno in pratica il monopolio del trasporto delle merci, ossia gli autotrasportatori.

Poichè l'attuale Governo si è comportato esattamente come tutti quelli che l'hanno preceduto (con la sola eccezione del Governo Berlusconi) e, per raccattare denaro, ha aumentato il prezzo dei carburanti e, poichè se si accresce di molto il costo dei trasporti delle merci aumenta il potenziale dell'inflazione, fra pochi mesi saremo chiamati ad approvare un nuovo decreto che preservi almeno gli autotrasportatori dalle nefaste conseguenze di questi aumenti a pioggia sui consumi; anche di quelli che consumi non sono perchè rappresentano invece strumenti per la produzione.

Già si preannunciano agitazioni degli autotrasportatori che sono foriere di nuovi incontri fra il Governo ed i loro rappresentanti; è facile prevedere che questi incontri si concluderanno in modo inevitabile con nuovi accordi che ridurranno per questa categoria il peso dei recenti aumenti fiscali sui carburanti.

Tutto ciò ci induce a ritenere che l'attuale decreto è necessario ed inevitabile quanto quelli che l'hanno preceduto e quanti lo seguiranno fino al giorno in cui da un lato il Governo la smetterà di pensare di risolvere i problemi di bilancio attraverso tasse fiscali, e dall'altro si penserà di attuare una nuova politica del trasporto merci di cui si favoleggia da anni in quest'aula: una politica fondata sul rilancio del treno, dell'intermodalità, una politica che riformi il sistema dell'autotrasporto e metta gli operatori del settore in grado di competere con i concorrenti europei. Già, perchè, non dimentichiamolo, l'altro nodo del problema è legato per l'appunto alla riorganizzazione dell'intero comparto dell'autotrasporto; ma questo è un obiettivo che non può essere certamente conseguito da un Governo di corto respiro, quale è, indubbiamente, quello dei tecnici.

Per sgombrare il campo da qualsiasi equivoco su eventuali responsabilità del precedente Governo, ricordo che questo decreto è frutto di un accordo fra Governo e rappresentanti dell'autotrasporto stipulato il 4 agosto e si riferisce al primo semestre dello scorso anno.

Il credito di imposta, riducendo il peso fiscale sulle aziende di trasporto, ha lo scopo di evitare che l'aumento dei prezzi del carburante si trasformi in modo quasi automatico in un aumento delle tariffe con aggravii di costi sulle merci trasportate. Per l'anno in corso l'impegno preso tra Governo e rappresentanti delle categorie era di un ristorno di imposta per complessivi 570 miliardi. Questo decreto limita i suoi effetti al primo semestre del 1994 e concede un *bonus* di 285 miliardi.

Forse, poichè in ogni caso sarà necessario al più presto adottare un nuovo strumento legislativo per concedere i 285 miliardi per il secondo semestre, sarebbe stato opportuno approfittare della circostanza e reperire nel bilancio dello Stato la somma mancante. Poichè tutti noi sappiamo che prima o poi anche lo stanziamento per il secondo semestre dovrà essere approvato, questo sarebbe stato un segnale di buona volontà, una prova della disponibilità del Governo di voler affrontare subito il problema senza ricorrere a quella politica del rinvio che si sta rivelando esiziale per la nostra economia. Un segnale che sarebbe stato sufficiente a stemperare le tensioni e che probabilmente avrebbe avuto l'effetto di far rientrare l'annunciata protesta degli autotrasportatori.

Ripeto però che questo decreto, per il quale preannuncio il voto favorevole del gruppo di forza Italia, e gli altri che verranno in questa legislatura sono soltanto un retaggio del passato; in futuro il problema dell'autotrasporto dovrà essere risolto in modo organico e globale attraverso il riordino del settore, mentre l'intera politica dei trasporti italiani dovrà essere radicalmente rivista, anche per evitare che il blocco degli autotrasportatori si traduca immediatamente nel blocco della intera economia nazionale. Ma per far questo, per operare riforme di questa portata riteniamo che sia necessario un nuovo Parlamento dove

l'esecutivo possa contare su una solida maggioranza e nel quale le riforme, pur con le necessarie mediazioni, non siano frutto di compromessi ma siano frutto della capacità di affrontare i problemi in maniera organica.

FRANCESCO MARENCO. Il gruppo di alleanza nazionale ritiene certamente utile l'intervento previsto dalla legge in esame a sostegno dell'autotrasporto di cose per conto terzi, recato dalla conversione in legge del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21.

L'attuazione di questo intervento — mediante un credito di imposta per complessive lire 570 miliardi, da concedere per l'anno fiscale 1994 — si è resa necessaria se non altro per compensare, nel quadro della competitività europea delle aziende operanti nel settore, i maggiori costi che gli autotrasportatori — italiani e comunitari — devono sostenere sul territorio italiano, specie per la voce «costo carburante», considerando gli imponenti e frequenti aggravii della pressione fiscale sui consumi — e perciò anche sul consumo del gasolio per autotrazione — come proposto nell'ultima manovra finanziaria dal Governo Dini.

Il gruppo di alleanza nazionale sostiene e sosterrà — coerentemente con quanto operato dalla propria delegazione nel Governo Berlusconi — che l'aggravio delle imposte, disincentivando la spinta al rischio di impresa e dunque agli investimenti produttivi (che generano occupazione e ricchezza per l'intera collettività), tanto più quanto questo provvedimento è unito alla tassazione sui consumi — e con la contrazione dei consumi si contrae anche la produzione — determina sì, in un primo momento, un maggiore introito per lo Stato, ma l'aumento momentaneo si ribalta, nel medio e lungo periodo, in un danno anche sotto il profilo del gettito fiscale, portando alla riduzione del reddito — *pro capite* e complessivo — degli italiani.

È altresì necessario considerare come il settore del trasporto su gomma trovi in Italia non solo una penalizzazione alla voce costo del gasolio, del carburante, ma nell'insieme delle voci che costituiscono i costi dell'autotrasporto, dal pedaggio autostradale alle tasse sulla circolazione e sulla proprietà dei

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

mezzi di trasporto, che costituiscono un vero e proprio pedaggio anche sulla rete stradale ordinaria, e dove il rapporto tra i pedaggi ed i servizi offerti in cambio — ad esempio, quelli che gli autisti trovano sulle autostrade e negli autoporti italiani, rispetto allo *standard* europeo, o la qualità della rete stradale ed autostradale — è largamente scadente, a danno dell'utenza che tali tasse paga.

Per il sistema logistico italiano attuale, e per far sì che esso evolva armonicamente, senza scompensi, verso i livelli di intermodalità europei ed internazionali, se da un lato è necessario sviluppare alcuni «terminali» di questo sistema articolato — come l'insieme dei servizi portuali o la rete ferroviaria, che oggi possono rivelarsi i punti di maggiore criticità, di maggiore debolezza delle infrastrutture logistiche italiane — dall'altro non si può permettere una continua penalizzazione di quello che attualmente è un importante settore del sistema italiano dei trasporti, ossia l'autostrada.

Partendo proprio dal presupposto dell'importanza attuale del trasporto su gomma e considerando l'incidenza che è venuta via via assumendo la voce «trasporto» nel costo complessivo delle merci — dei manufatti come delle materie prime —, la razionalizzazione del sistema logistico nazionale significa incidere effettivamente e praticamente anche sulla competitività del nostro sistema di produzione di beni e di servizi, e, dunque, sul livello di qualità della vita nazionale.

Per tutti questi motivi il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore del provvedimento di legge in esame.

ANNA MARIA BIRICOTTI. A nome del gruppo progressisti-federativo dichiaro il voto favorevole su questo provvedimento, anche se parziale, perchè corrispondente ad una logica di emergenza che vorremmo superare. Sappiamo che la categoria degli autotrasportatori ha molti problemi. È una categoria che ha aspetti di debolezza per la polverizzazione dell'offerta e per una forte concorrenza straniera che già si è attrezzata per arrivare in forza sui nostri mercati. Si tratta di questioni che, fra l'altro, rendono vulnerabile l'intero sistema dei trasporti italiani e, più in generale, il sistema economico.

Non riteniamo necessaria la riforma per una ristrutturazione del settore. Ma la mancata riforma non la possono pagare gli autotrasportatori.

Vorrei, tra le altre cose, ricordare che il corso dell'XI legislatura è stato caratterizzato da una accesa vertenza sindacale. Ciò ha determinato precisi impegni del Governo circa il *bonus*, come misura transitoria.

La nostra parte politica intende affermare la necessità del rispetto degli impegni e non penalizzare una categoria di lavoratori per mancate politiche non imputabili ai lavoratori stessi.

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 21,40.

PAGINA BIANCA

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

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
T = Presidente di turno
P = partecipazione a votazione in cui è mancato il numero legale

Le votazioni annullate 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

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

*** ELENCO N. 1 (DA PAG. 8922 A PAG. 8938) ***							
Votazione		OGGETTO	Risultato				Esito
Num.	Tipo		Ast.	Fav.	Contr	Magg.	
1		Votazione annullata					
2	Nom.	ddl 1905 - voto finale	39	424	1	213	Appr.

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

▪ Nominativi ▪	▪ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ▪	
	2	
ACIERNO ALBERTO	A	
ACQUARONE LORENZO	F	
ADORNATO FERDINANDO	A	
AGNALETTI ANDREA	F	
AGOSTINACCHIO PAOLO	F	
AGOSTINI MAURO	F	
AIMONE PRINA STEFANO	F	
ALBERTINI GIUSEPPE	F	
ALEMANNO GIOVANNI	F	
ALIPRANDI VITTORIO	F	
ALOI FORTUNATO		
ALOISIO FRANCESCO		
ALTEA ANGELO		
AMICI SESA		
AMORUSO FRANCESCO MARIA	F	
ANDREATTA BENIAMINO		
ANEDDA GIANFRANCO		
ANGELINI GIORDANO	F	
ANGHINONI UBER	F	
ANGIUS GAVINO		
APREA VALENTINA		
ARATA PAOLO	F	
ARCHIUTTI GIACOMO	F	
ARDICA ROSARIO	F	
ARLACCHI GIUSEPPE	F	
ARRIGHINI GIULIO		
ASQUINI ROBERTO	F	
AYALA GIUSEPPE		
AZZANO CANTARUTTI LUCA		
BACCINI MARIO		
BAIAMONTE GIACOMO	F	
BALDI GUIDO BALDO	F	
BALLAMAN EDOUARD	F	
BALOCCHI MAURIZIO		
BAMPO PAOLO	F	
BANDOLI FULVIA	F	
BARBIERI GIUSEPPE	F	
BARESI EUGENIO	F	

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ■	
	2	
BOLOGNESI MARIDA		
BONAFINI FLAVIO	M	
BONATO MAURO		
BONFIETTI DARIA	F	
BONGIORNO SEBASTIANO		
BONITO FRANCESCO	F	
BONO NICOLA	F	
BONOMI GIUSEPPE	F	
BONSANTI ALESSANDRA	F	
BORDON WILLER		
BORGHEZIO MARIO		
BORTOLOSO MARIO		
BOSELLI ENRICO		
BOSISIO ALBERTO	F	
BOSSI UMBERTO		
BOVA DOMENICO		
BRACCI LIA	F	
BRACCI MARINAI MARIA GLORIA	F	
BRACCO FABRIZIO FELICE		
BROGLIA GIAN PIERO		
BRUGGER SIEGFRIED	F	
BRUNALE GIOVANNI	F	
BRUNETTI MARIO	A	
BUONTEMPO TEODORO	F	
BURANI PROCACCINI MARIA	F	
BUTTIGLIONE ROCCO		
CABRINI EMANUELA		
CACCAVALE MICHELE	F	
CACCAVARI ROCCO FRANCESCO	F	
CALABRETTA MANZARA MARIA ANNA	F	
CALDERISI GIUSEPPE	F	
CALDEROLI ROBERTO	F	
CALLERI RICCARDO	F	
CALVANESE FRANCESCO	M	
CALVI GABRIELE		
CALZOLAIO VALERIO	F	
CAMOIRANO MAURA	F	
CAMPATELLI VASSILI	F	

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ■	
	2	
FONTAN ROLANDO	F	
FORESTIERE PUCCIO		
FORMENTI FRANCESCO	F	
FORMIGONI ROBERTO	F	
FRAGALA' VINCENZO		
FRAGASSI RICCARDO		
FRANZINI TIBALDEO PAOLO	F	
FROSIO RONCALLI LUCIANA	F	
FUMAGALLI VITO		
FUMAGALLI CARULLI OMBRETTA	F	
FUSCAGNI STEFANIA	F	
GAGGIOLI STEFANO	F	
GALAN GIANCARLO	F	
GALDELLI PRIMO	A	
GALLETTI PAOLO	A	
GALLI GIACOMO	F	
GALLIANI LUCIANO	F	
GAMBALE GIUSEPPE	F	
GARAVINI ANDREA SERGIO	A	
GARRA GIACOMO	F	
GASPARRI MAURIZIO	F	
GATTO MARIO	F	
GERARDINI FRANCO	F	
GERBAUDO GIOVENALE	F	
GHIGO ENZO	F	
GHIROLDI FRANCESCO	F	
GIACCO LUIGI	F	
GIACOVAZZO GIUSEPPE	F	
GIANNOTTI VASCO	F	
GIARDIELLO MICHELE	F	
GIBELLI ANDREA	F	
GILBERTI LUDOVICO MARIA	F	
GIOVANARDI CARLO AMEDEO	F	
GISSI ANDREA		
GIUGNI GINO		
GIULIETTI GIUSEPPE	A	
GNUTTI VITO	F	
GODINO GIULIANO	F	

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ■	
	2	
LENTI MARIA	A	
LEONARDELLI LUCIO		
LEONI GIUSEPPE	F	
LEONI ORSENIGO LUCA	F	
LIA ANTONIO	F	
LI CALZI MARIANNA	F	
LIOTTA SILVIO	F	
LIUZZI FRANCESCO PAOLO		
LODOLO D'ORIA VITTORIO	F	
LO JUCCO DOMENICO	M	
LOMBARDO GIUSEPPE	F	
LOPEDOTE GADALETA ROSARIA		
LO PORTO GUIDO		
LORENZETTI MARIA RITA	F	
LOVISONI RAULLE	F	
LUCA' DOMENICO	F	
LUCCHESI FRANCESCO PAOLO	F	
LUMIA GIUSEPPE		
MAFAI MIRIAM	F	
MAGNABOSCO ANTONIO	F	
MAGRI ANTONIO	F	
MAGRONE NICOLA	F	
MAIOLO TIZIANA		
MALAN LUCIO	F	
MALVESTITO GIANCARLO MAURIZIO	F	
MALVEZZI VALERIO	F	
MAMMOLA PAOLO	F	
MANCA ANGELO RAFFAELE	F	
MANGANELLI FRANCESCO	F	
MANZINI PAOLA	F	
MANZONI VALENTINO	F	
MARANO ANTONIO		
MARENCO FRANCESCO	F	
MARENGO LUCIO		
MARIANI PAOLA	F	
MARIANO ACHILLE ENOC	F	
MARIN MARILENA		
MARINI FRANCO	F	

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

▪ Nominativi ▪	▪ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ▪	
	2	
NUVOLI GIAMPAOLO	F	
OBERTI PAOLO	F	
OCCHETTO ACHILLE	M	
ODORIZZI PAOLO	F	
OLIVERIO GERARDO MARIO	F	
OLIVIERI GAETANO		
OLIVO ROSARIO	F	
ONGARO GIOVANNI	F	
ONNIS FRANCESCO	F	
OSTINELLI GABRIELE		
OZZA EUGENIO	F	
PACE DONATO ANTONIO	F	
PACE GIOVANNI	F	
PAGANO SANTINO		
PAGGINI ROBERTO	F	
PAISSAN MAURO	A	
PALEARI PIERANGELO		
PALUMBO GIUSEPPE	F	
PAMPO FEDELE	F	
PAOLONE BENITO	F	
PAOLONI CORRADO	F	
PARENTI NICOLA	F	
PARENTI TIZIANA		
PARISI FRANCESCO	M	
PARLATO ANTONIO		
PASETTO NICOLA		
PASINATO ANTONIO		
PATARINO CARMINE	F	
PECORARO SCANIO ALFONSO	A	
PENNACCHI LAURA MARIA	F	
PEPE MARIO		
PERABONI CORRADO ARTURO	F	
PERALE RICCARDO	F	
PERCIVALLE CLAUDIO		
PERETTI ETTORE	F	
PERICU GIUSEPPE		
PERINEI FABIO		
PERTICARO SANTE	F	

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ■	
	2	
TASCONE TEODORO STEFANO	F	
TATARELLA GIUSEPPE		
TATTARINI FLAVIO	F	
TAURINO GIUSEPPE		
TESO ADRIANO	F	
TOFANI ORESTE	M	
TONIZZO VANNI	F	
TORRE VINCENZO	F	
TORTOLI ROBERTO		
TRANTINO VINCENZO	F	
TRAPANI NICOLA	F	
TREMGAGLIA MIRKO	F	
TREMONTI GIULIO		
TREVISANATO SANDRO		
TRINCA FLAVIO	F	
TRINGALI PAOLO	F	
TRIONE ALDO	F	
TURCI LANFRANCO	F	
TURCO LIVIA		
TURRONI SAURO	C	
UCCHIELLI PALMIRO	F	
UGOLINI DENIS	F	
URBANI GIULIANO		
URSO ADOLFO	F	
USIGLIO CARLO	F	
VALDUCCI MARIO	F	
VALENSISE RAFFAELE	F	
VALENTI FRANCA	F	
VALIANTE ANTONIO	F	
VALPIANA TIZIANA		
VANNONI MAURO	F	
VASCON MARUCCI		
VELTRONI VALTER		
VENDOLA NICHI	A	
VENEZIA MARIO		
VIALE SONIA	F	
VIDO GIORGIO	F	
VIETTI MICHELE		

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 MARZO 1995

▪ Nominativi ▪	▪ ELENCO N. 1 DI 1 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 2 ▪																			
	2																			
VIGEVANO PAOLO	F																			
VIGNALI ADRIANO	A																			
VIGNERI ADRIANA	F																			
VIGNI FABRIZIO																				
VIOLANTE LUCIANO																				
VISCO VINCENZO	F																			
VITO ELIO	F																			
VIVIANI VINCENZO	F																			
VOCCOLI FRANCESCO																				
VOZZA SALVATORE	F																			
WIDMANN JOHANN GEORG	F																			
ZACCHEO VINCENZO	F																			
ZACCHERA MARCO	F																			
ZAGATTI ALFREDO	F																			
ZANI MAURO																				
ZELLER KARL	F																			
ZEN GIOVANNI	F																			
ZENONI EMILIO MARIA	F																			
ZOCCHI LUIGI	F																			
* * *																				