

previsti a titolo di deduzione forfettaria delle spese non documentate, per le imprese minori autorizzate all'autotrasporto di merci per conto terzi; all'articolo 2, comma 2, che è aumentato lo stanziamiento disponibile per la riduzione dei premi per l'assicurazione INAIL, dovuti dalle imprese di autotrasporto in conto terzi per i propri dipendenti. All'articolo 3, è infine prevista la copertura finanziaria del provvedimento.

Gli emendamenti e articoli aggiuntivi inammissibili sono i seguenti:

gli identici articoli aggiuntivi Savarese 01.01 e Mammola 01.02, in quanto volti a incidere sul regime della detraibilità dell'IVA a favore degli autotrasportatori di cose per conto terzi;

gli articoli aggiuntivi Mammola 01.03, 01.04, 01.05, 01.06, 01.07, 01.08 e gli emendamenti Mammola 1.18, 1.19 e 1.20, in quanto volti a modificare la legge n. 298 del 1974 (Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, relativa disciplina e sistema tariffario per i trasporti di merci su strada);

gli articoli aggiuntivi Mammola 1.01, 1.02, 1.03 e 1.04, in quanto volti a modificare il decreto legislativo n. 112 del 1998 sulle funzioni delle province in materia di autotrasporto;

l'emendamento Bosco 2.39 e gli articoli aggiuntivi Mammola 2.09, 2.08 e 2.010, in quanto volti a prevedere una riduzione dei pedaggi autostradali per le imprese di autotrasporto per conto terzi;

l'emendamento Bosco 2.40, in quanto concernente la disciplina dei premi assicurativi per i veicoli delle imprese di autotrasporto per conto terzi;

l'emendamento Bosco 2.41, in quanto concernente la disciplina dei premi speciali unitari per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro dei titolari di aziende artigiane, dei soci di società tra artigiani e lavoratori nonché dei loro familiari;

l'emendamento Bosco 2.42, in quanto diretto ad introdurre uno sgravio contri-

butivo INPS per le imprese di autotrasporto che procedano all'assunzione di personale con meno di trenta anni;

gli identici articoli aggiuntivi Savarese 2.01 e Mammola 2.017, in quanto volti a modificare l'articolo 2, comma 2-bis, del decreto-legge n. 70 del 2000, in materia di tariffe dei contratti dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore;

gli articoli aggiuntivi Mammola 2.03, 2.06, 2.02, 2.05, 2.04, 2.07 e 2.011, in quanto concernenti un credito di imposta, correlato al pagamento di pedaggi autostradali nonché ad altre spese, per le imprese di autotrasporto per conto terzi.

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare sulla dichiarazione di inammissibilità.

PRESIDENTE. Lei sa che non è possibile, onorevole Bosco.

RINALDO BOSCO. Allora, lei ha tolto ogni contenuto ai nostri emendamenti e non ci fa neppure parlare...

PRESIDENTE. Il regolamento mi impone di dire che le dichiarazioni di inammissibilità non sono discutibili in Assemblea. Lei, onorevole Bosco, dovrebbe saperlo bene.

ALESSANDRO CÈ. La dittatura del regolamento !

DOMENICO PITTINO. Dittatore !

PRESIDENTE. No, il regolamento non l'ho scritto io.

RINALDO BOSCO. Allora andiamo tutti a casa !

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi sul complesso degli emendamenti ed articoli aggiuntivi riferiti agli articoli del decreto-legge.

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

PIER PAOLO CENTO. Signor Presidente, colgo l'occasione per svolgere alcune considerazioni sul provvedimento e sugli emendamenti sottoposti all'esame dell'Assemblea.

Noi Verdi, anche dopo un momento di conflitto all'interno del Consiglio dei ministri, riteniamo che il testo del decreto-legge come è stato licenziato dal Governo rappresenti un punto di equilibrio che, da una parte, riesce a tener fede all'impegno assunto dal Governo nella trattativa con le organizzazioni degli autotrasportatori e dall'altra, soprattutto grazie al lavoro compiuto in Commissione, in particolare con l'ampliamento dei fondi disponibili, riesce a garantire anche l'esigenza della tutela ambientale e gli interventi di protezione ambientale relativi al trasporto su gomma.

È del tutto evidente, però, che da parte nostra rimane un problema politico, che affronteremo più specificamente quando si discuteranno il DPEF ed il disegno di legge finanziaria, ma che desideriamo anticipare fin d'ora, pur confermando la nostra posizione favorevole alla conversione del decreto-legge. È infatti chiaro che i ritardi del Governo e del Parlamento nell'orientare in termini strategici una politica di sviluppo della mobilità centrata non sull'assoluta priorità del trasporto delle merci su gomma, ma al contrario volta a spostare quote significative del trasferimento delle merci al sistema del trasporto su rotaia, rappresentano ed hanno rappresentato, anche nella trattativa con le organizzazioni degli autotrasportatori, un punto di debolezza che ha rischiato non solo di mettere il paese con le spalle al muro, in occasione degli scioperi, ma anche di mettere lo stesso Governo nell'impossibilità di trattare da pari a pari. Sentiamo di dover sottolineare con forza questo limite, che permane anche nel capitolo dedicato alla mobilità del DPEF presentato proprio in questi giorni al Parlamento. Non si tratta di una questione che riguarda i Verdi e gli ambientalisti, ma che investe la qualità dello sviluppo e la capacità di programmare e promuovere un'evoluzione della

mobilità delle merci diversa, utile tanto alle imprese quanto all'ambiente ed alla razionalità del coordinamento del trasporto delle merci.

Apprezziamo, ovviamente, il fatto che la relatrice ed il Governo abbiano assunto una posizione contraria su parte delle proposte emendative dell'opposizione, in particolare del Polo, perché è evidente che quegli emendamenti, qualora fossero approvati, comporterebbero una rottura del punto di equilibrio che si è determinato all'interno del Consiglio dei ministri in occasione dell'approvazione del decreto-legge.

Essi consentirebbero, aumentando i fondi ed i finanziamenti a favore di un autotrasporto tutto su gomma, se non di raggiungere l'obiettivo di un nuovo disegno del trasporto delle merci, almeno di rafforzare ulteriormente il trasporto delle merci su gomma. Affermiamo ciò con grande fermezza e con grande lealtà nei confronti del Governo e della maggioranza, ma anche con grande forza.

Gli emendamenti sui quali fortunatamente vi è un parere contrario spostano — è bene che si sappia — i punti di equilibrio raggiunti e rappresentano, a nostro avviso, un danno per gli autotrasportatori, anche se apparentemente possono invece sembrare vantaggiosi per loro, perché si continuerebbe ad avere uno sviluppo protetto del trasporto su gomma, incapace di far emergere all'interno di quel settore, molto importante per l'economia del paese, le proposte migliori volte a rinnovare il parco degli automezzi e il rapporto con i lavoratori dipendenti e a fare in modo che lo sviluppo del trasporto delle merci, stabilendo una concorrenza seria tra il trasporto su rotaie e quello su gomma — noi pensiamo anche allo sviluppo del cablaggio e al maggiore utilizzo delle vie su acqua —, possa consentire al nostro sistema economico di essere correnziale con il resto dell'Europa.

Per questi motivi annuncio che i Verdi esprimeranno un voto contrario sugli emendamenti presentati, tranne quelli del Governo, e che si riserveranno, in particolare su alcuni emendamenti presentati

dal collega Boghetta, che condividiamo per lo spirito che ne è alla base, di valutare volta per volta se esprimere un voto diverso da quello contrario.

Preavviso di votazioni elettroniche
(ore 15,22).

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

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 7135.

(Ripresa esame degli articoli - A.C. 7135)

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

ALESSANDRO GALEAZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la conversione in legge di questo decreto-legge deve essere inquadrata nel grande disagio che gli autotrasportatori e tutti i lavoratori di questo settore stanno provando non tanto per le scarse agevolazioni concesse, ma per una vera e propria carenza strutturale del piano generale dei trasporti, insufficiente ormai da circa 15 anni.

L'onorevole Cento sa che da ormai 15 anni è vigente un piano generale dei trasporti che non ha causato alcun intervento strutturale e sa altresì che il nuovo piano generale, che verrà presentato al CIPE nei prossimi giorni, è anch'esso carente di interventi strutturali, che risolverebbero una serie di problemi legati alla mobilità, alla concorrenza e al mercato che si svolge ormai non solo all'interno del territorio nazionale, ma in tutta Europa.

Gli emendamenti presentati dai gruppi del Polo cercano di migliorare il testo. Il loro esame in Commissione è stato ap-

profondito e molti di essi sono stati dichiarati inammissibili, ma, dal mio punto di vista, bisognerà risolvere i problemi posti da tali emendamenti con un ordine del giorno. Visto che stiamo discutendo dell'interesse del paese di essere competitivo nel settore dell'autotrasporto, prego il Governo di accogliere questo ordine del giorno. Infatti, alcune questioni, anche se impossibili da inserire in questo decreto-legge che riguarda unicamente agevolazioni fiscali, non possono essere rimandate se non di fronte ad un ulteriore sciopero degli autotrasportatori. È evidente infatti che un provvedimento non deve avere soltanto l'obiettivo di colmare un vuoto legislativo e di creare agevolazioni fiscali che peraltro hanno una copertura nell'ambito della legge finanziaria assolutamente non individuabile (è infatti la prima volta, credo, che si crea una copertura di una spesa ben determinata, oltre 130 miliardi l'anno, collegata all'andamento del mercato, e nel caso particolare al prezzo del petrolio greggio).

Alleanza nazionale ritiene che questo provvedimento arrivi ancora una volta in ritardo e che esso sia incompleto. Inoltre ci sembra che alcuni emendamenti dichiarati inammissibili dovranno comunque essere presi in considerazione al momento dell'esame degli ordini del giorno, se non si vuole che le associazioni dell'autotrasporto si vengano a trovare nelle stesse situazioni degli ultimi tempi.

Per tali motivi, in sede di votazione finale i deputati del gruppo di Alleanza nazionale si asterranno.

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

ALBERTO GAGLIARDI. Ci troviamo ancora una volta dinanzi ad un decreto adottato da questo Governo con fini elettoralistici. Al pari di tutti i precedenti concernenti tale settore anche questo non risolve alcun problema ma prevede, per così dire, soltanto qualche nocciolina per un settore, quello dell'autotrasporto, che è fondamentale per l'economia del nostro paese. Un settore al quale questo Governo

pensa di prestare attenzione soltanto in funzione delle prossime elezioni che noi auspiciamo si svolgano al più presto per non dover più votare provvedimenti analoghi, che nulla risolvono.

In Commissione, Forza Italia ha presentato alcuni emendamenti che ovviamente la maggioranza si è ben guardata dall'esaminare con la necessaria attenzione. Nonostante l'incompetenza dimostrata continuamente da questo Governo sui problemi reali del nostro paese, il nostro gruppo avrà un atteggiamento costruttivo e si asterrà sul complesso del provvedimento, che ci auguriamo verrà esaminato con la dovuta serietà dal prossimo Governo.

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, intervengo solamente per ritirare il mio emendamento 1.7.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

ELENA CIAPUSCI. Questo provvedimento richiesto con forza dalle categorie interessate non può essere definito di aiuto per tali categorie, ma costituisce comunque un intervento necessario per fronteggiare la concorrenza degli operatori stranieri in questo settore, in Italia e in Europa.

Già in passato le aziende di autotrasporto hanno avanzato precise richieste volte ad ottenere una diminuzione dei costi che consentisse loro di rimanere, per così dire, sul mercato.

Poc'anzi l'onorevole Cento, intervenendo a nome dei Verdi, ha auspicato che con questo provvedimento non si gettino i soldi al vento ma che esso serva ad orientare il trasporto cercando di privilegiare tipologie alternative al trasporto su gomma.

Onorevole Cento, se partissimo immediatamente con le ferrovie e con l'inter-

modalità — cosa che tutti auspiciamo, in primo luogo gli operatori del settore —, non arriveremmo neanche tra cinquant'anni, ma se vogliamo far lavorare le nostre aziende dobbiamo porre rimedio. La soluzione era contenuta in una proposta di legge che ho presentato un paio di anni fa e che era finalizzata a semplificare, una volta per tutte, la burocrazia esistente nel settore e a diminuire realmente i costi in modo certo e definitivo.

Questo Governo non ha deciso di varare una legge seria, ma procede a spizzichi e bocconi e, man mano che le categorie scendono in piazza, pone una pezza. La conversione in legge di questo decreto-legge è una pezza con cui si chiede alla categoria di accontentarsi e di non scendere in piazza tra venti giorni per permettere al popolo italiano di affrontare serenamente le ferie; solo dopo si valuterà se le agevolazioni previste da questo decreto-legge potranno essere concesse o se, tra qualche anno, non essendo difese in sede di Commissione europea, saranno ritirate e gli autotrasportatori torneranno a pagare.

Signor sottosegretario, mi permetta lo sfogo: sappiamo che vi è il *bonus* fiscale, che è una meteora impazzita per il mondo dell'autotrasporto e non ci è ancora stato detto come sarà concesso, nonostante le numerosissime interrogazioni e interpellanze presentate sia in Commissione sia in aula. Non è ancora dato sapere cosa ne sarà di questo onere che la categoria si troverà a restituire; mi riferisco soltanto alla categoria operante, perché quelli che sono usciti dal settore hanno potuto usufruirne e beati loro! Non possiamo esprimere una valutazione positiva su questo punto, perché rappresenta un ulteriore costo che non si sa ancora se sarà defiscalizzato o eliminato per le associazioni di categoria. Questo decreto-legge può andar bene per il momento, ma potrà non essere valido tra qualche anno quando, addirittura, si potrà pretendere il pagamento da parte delle associazioni di categoria con un aggravio dei costi.

L'associazione di categoria, per la quale non è stato neanche pensato alcun

provvedimento, sta pagando ora sulla propria pelle l'aumento del dollaro e del petrolio. Il carburante, che rappresenta la spesa principale per le aziende di autotrasporto, è aumentato dallo scorso anno in misura pari al 30 per cento e nessuno ha dato indicazioni alla categoria che è in balia di se stessa. Alcuni emendamenti del collega Mammola, che auspicano la riduzione del prezzo del carburante, sono stati ritenuti inammissibili, come quasi tutti gli emendamenti del collega Bosco, perché non avevano nulla a che fare con questo decreto-legge che, come ho detto prima, mette una pezza e dovrà essere per forza accettato dalle associazioni di categoria perché è l'unica cosa che concediamo loro. Tuttavia, non abbiamo considerato positivamente una legge per il settore; soprattutto, non capiamo a chi si rivolga la legge n. 454 del 1997 che non è stata applicata: i fondi sono rimasti invariati e nessuno li sta utilizzando. Si cerca di porre rimedio concedendo, di volta in volta, la riduzione del pedaggio autostradale o del gasolio o dei premi INAIL, a proposito dei quali ho presentato un emendamento. In Commissione il Governo mi ha risposto che ha già delegato l'INAIL a valutare queste riduzioni; è stato, inoltre, presentato un ordine del giorno con il quale si chiede lo stesso chiarimento che avevo chiesto io, signor sottosegretario. L'ordine del giorno, che credo rechi la prima firma dell'onorevole Bosco, chiede premi speciali per gli artigiani e ricordo che le imprese di artigiani nel settore degli autotrasporti costituiscono l'80 per cento. Lei in Commissione mi ha risposto che ciò potrebbe determinare un aggravio dei costi, io sostengo che nella circolare dell'INAIL dell'11 febbraio viene chiarito che i premi speciali per gli artigiani possono essere sottoposti alla riduzione del 5 per cento, come per tutte le altre aziende artigiane, il collega Bosco impegna il Governo ad estendere lo sconto indicato anche alle imprese artigiane, quindi al premio speciale artigiani. Di conseguenza, o ho ragione io che la questione non è chiara o la circolare INAIL non ha valore normativo, fra qual-

che anno potrà « sparire » e, quindi, potranno esservi contenziosi, o l'INAIL non ha chiarito cosa voglia dire « premio speciale artigiani » o il Governo con il decreto-legge in esame sta cercando di frodare la categoria; infatti, essendo quest'ultima formata per l'80 per cento da piccole imprese artigiane, la maggior parte delle aziende non beneficerà della riduzione dei costi.

Desidero un chiarimento in ordine a tale valutazione; ho presentato un emendamento che dovrebbe chiarire la questione: se si tratta, come mi è stato detto, di un aumento di spesa, non è compreso e, quindi, ci troviamo di fronte ad una frode ai danni della categoria; se non è un aumento di spesa, va chiarito nella norma perché la categoria è comunque formata per l'80 per cento da imprese artigiane.

Concludo il mio intervento e mi riservo di intervenire in sede di dichiarazioni di voto.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore.*
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore.*
Signor Presidente, intervengo soltanto per sottolineare che su tre dei subemendamenti dichiarati inammissibili (i subemendamenti Mammola 01.06, 01.07 e 01.08) vi era il parere favorevole della Commissione e del Governo, ritenendosi che gli argomenti trattati fossero assolutamente degni di considerazione, riguardando l'abusivismo del trasporto internazionale. Poiché vi è un giudizio di inammissibilità e mi rendo conto che si intacca la legge n. 298 del 1974, si auspica la presentazione di un ordine del giorno (posso farlo io stessa o colleghi di altri gruppi parlamentari) che riprenda questi temi in favore di un loro inserimento nel primo provvedimento utile all'attenzione del Parlamento.

PRESIDENTE. Come lei sa, onorevole Bircotti, in tema di estraneità o meno alla materia di emendamenti riferiti ad un decreto-legge vi è una tradizione di rigidità.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, sul punto, chiaramente, non posso aprire in questo momento un contenzioso con la Presidenza. Numerosi emendamenti presentati dal sottoscritto e dal mio gruppo erano stati accettati dal relatore e dal Governo; d'altronde, il titolo del decreto-legge reca, in senso molto ampio e molto lato, « disposizioni urgenti in materia di autotrasporto ». Non si capisce per quale motivo, quindi, la modifica di una norma fiscale relativa all'autotrasporto sia urgente mentre una disposizione che modifica la legge che regolamenta direttamente l'autotrasporto non sia riconducibile al testo del decreto-legge. Non conosco e non capisco, molte volte, quali siano i criteri di ammissibilità adottati dai nostri uffici, ma tant'è, non posso che prenderne atto.

Signor Presidente, intervengo per un richiamo al regolamento anche perché è opportuno che in quest'aula si comincino a stabilire le regole del nostro lavoro, le regole del gioco, ossia le regole del confronto democratico tra le parti. Innanzitutto non è possibile che un decreto-legge, per quanto sia urgente, giunga all'attenzione della Commissione competente, che nel giro di ventiquattr'ore scada il termine per la presentazione degli emendamenti (che è stato aggiornato alla prima seduta utile all'attenzione dell'Assemblea), che il Governo presenti ulteriori emendamenti, addirittura sostitutivi del testo, senza che sia lasciato spazio per svolgere un ragionamento su una materia così delicata all'opposizione, e senza che sia data la possibilità a quest'ultima di presentare subemendamenti.

Presidente, credo che bisognerebbe iniziare a rispettare i termini e i tempi dei nostri lavori perché, altrimenti, se si limitano i tempi del dibattito non assegnando tempi adeguati ai gruppi parlamentari e ai parlamentari stessi per poter elaborare proposte emendative e per affrontare con coscienza critica un testo; se

non viene lasciato il tempo neppure per subemendare le proposte emendative del Governo che sostituiscono i vari articoli e che addirittura sostituiscono un articolo del decreto-legge che rappresenta il pilastro portante del provvedimento in esame; se non si fa tutto ciò, mi chiedo che cosa stiamo a fare ancora in Parlamento visto che non possiamo legiferare. Allora, ci pensi qualcun altro a fare le leggi e noi verremo qui semplicemente a guardare e a ratificare !

Presidente, le chiedo, ai sensi dei commi 4 e 5 dell'articolo 86 del regolamento, una breve sospensione dei nostri lavori, come è previsto dallo stesso regolamento che contempla anche in un lasso di tempo di tre ore, in modo da lasciare all'opposizione e al nostro gruppo il tempo necessario per valutare se sia il caso, a questo punto (viste le mutate condizioni anche di carattere politico che avevano contraddistinto i nostri lavori in Commissione e che ci avevano portato ad avere un atteggiamento di grande disponibilità nei confronti della maggioranza e del Governo per arrivare a soddisfare l'effettiva esigenza di convertire un decreto-legge — che altrimenti scadrebbe nel periodo estivo — che affronta un tema così delicato, sul quale vi è stata una vertenza con il mondo dell'autotrasporto che ha portato addirittura al blocco ed alla paralisi del nostro paese), di presentare subemendamenti.

Noi non intendiamo certamente metterci dalla parte di coloro che vogliono assumersi l'onere e la responsabilità di mettere in ginocchio l'economia del nostro paese; ma nello stesso tempo vorremmo che il principio del rispetto delle parti fosse sempre rispettato, anche nel momento della discussione.

Visto che le considerazioni stringenti della Presidenza rispetto all'ammissibilità del testo portano ad una modificazione del quadro complessivo — che non ci aveva portato a « stringere » ulteriormente la maggioranza ed il Governo sulle proposte emendative presentate sia dal relatore (in verità per tempo) sia dal Governo (in verità solo nella giornata di ieri) —, in

forza dei commi 4 e 5 dell'articolo 86 del regolamento, chiedo un momento di riflessione e più precisamente di poter usufruire di tre ore di sospensione dei nostri lavori. Avanzo tale richiesta proprio perché, essendo stati dichiarati inammissibili alcuni emendamenti da noi proposti che rappresentavano un motivo di arricchimento del testo del decreto-legge, ci deve essere data almeno la possibilità di valutare se e come sia possibile offrire un ulteriore contributo rispetto alle proposte emendative presentate dal Governo.

La ringrazio, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, ancorché il termine per la presentazione dei subemendamenti sia scaduto, poiché il Governo ha presentato ieri sera alle 18, il suo emendamento 1.30, che è stato trasmesso alla Commissione, e poiché i subemendamenti dovevano essere presentati un'ora prima della seduta, tuttavia, sentito il parere del Presidente della Camera, sospendo la seduta per mezz'ora per dare modo ai colleghi di approfondire l'esame del contenuto dell'emendamento del Governo e per presentare eventuali subemendamenti.

Onorevole Mammola, lei si faccia parte diligente per questo lavoro.

Sospendo pertanto la seduta fino alle 16,15.

La seduta, sospesa alle 15,45, è ripresa alle 16,30.

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE**

PRESIDENTE. Colleghi, vi prego di prendere posto.

Avverto che sono stati presentati i subemendamenti Boghetta 0.1.30.1 e 0.1.30.2 (*vedi l'allegato A — A.C. 7135 sezione 3*).

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, riprendo brevemente il mio intervento che ho svolto precedentemente alla sospensione della seduta per segnalare alla sua attenzione che le norme che stiamo discutendo oggi vanno a sanare alcune situazioni che si sono create nel sistema dell'autotrasporto italiano. Stiamo esaminando un provvedimento che reca il titolo di interventi e disposizioni urgenti in favore dell'autotrasporto, ma di fatto le norme che noi stiamo per approvare in questo ramo del Parlamento hanno una valenza di carattere strettamente fiscale per le imprese. Stiamo cioè parlando di agevolazioni e di interventi di natura fiscale che il Governo propone per rendere il sistema dell'autotrasporto più competitivo nel complesso.

Non ho potuto che prendere atto, chiaramente con un minimo di dispiacere, del giudizio di inammissibilità su molti emendamenti (che evidentemente non sono stati ritenuti strettamente attinenti al testo del decreto-legge) che in effetti andavano a toccare e a modificare le norme che regolano oggi il mondo dell'autotrasporto e che quindi, in senso più stringente rispetto al titolo del provvedimento, potevano forse essere giustamente esaminate nell'ambito del provvedimento stesso, ma tant'è. I criteri sono questi e non ci si può che adeguare, anche se non si può non lamentare il fatto che purtroppo nella nostra discussione avevamo raggiunto un accordo, anche con il Governo, e infatti il Governo stesso aveva valutato in maniera positiva le nostre proposte emendative. Dispiace dunque arrivare al momento delle votazioni in aula e vedere giudicate inammissibili proposte emendative già valutate in Commissione.

Ciò non di meno, signor Presidente, mi permetto di segnalare alla sua attenzione, e all'attenzione degli uffici, almeno due proposte emendative che a mio modo di vedere possono in maniera calzante essere riportati al merito del provvedimento che — lo ripeto — contiene disposizioni di carattere meramente fiscale.

Il mio articolo aggiuntivo 01.06, che configura come violazione dell'articolo 46

della legge n. 298 del 1974 la circolazione di veicoli immatricolati all'estero sprovvisti della prescritta autorizzazione al trasporto internazionale, va sicuramente ad incidere sull'attività finanziaria dell'azienda (con i conseguenti risvolti fiscali). Infatti, questo articolo aggiuntivo è teso ad arginare il fenomeno (ormai molto presente nel nostro paese) delle aziende che provengono da paesi stranieri, che non osservano chiaramente tutte le disposizioni e i vincoli stringenti esistenti a livello comunitario (parlo delle aziende che provengono dall'Albania, dalla Romania e dai paesi dell'est dove vigono sistemi fiscali e tariffari completamente diversi dal nostro) e che vengono a fare concorrenza sleale al nostro sistema dell'autotrasporto. Parimenti, il Governo in Commissione aveva dato la sua disponibilità ad accettare (ciò mi è stato comunicato per le vie brevi anche prima di entrare in aula) un'altra proposta di modifica, e segnatamente il mio articolo aggiuntivo 2.017, che intende modificare il decreto-legge 28 marzo 2000, n. 70, già discussa poche settimane fa in quest'aula, riguardante la spinosa materia dei premi assicurativi e delle norme antinflazione. L'articolo aggiuntivo è molto semplice, in quanto prevede che nella legge 26 maggio 2000, n. 137, la parola « autovetture » venga sostituita dalla parola « autoveicoli ». Al riguardo, peraltro, è stata già emanata una circolare dell'ISVAP che dà un'interpretazione in senso più ampio e comunica agli uffici competenti che si fa riferimento a veicoli a motore, ricomprensivo quindi nel regime di contenimento tariffario dei premi assicurativi non solo le autovetture in senso stretto, che nella comune accezione sono quelle di uso privato, ma anche gli automezzi da trasporto, gli autoarticolati, gli autosnodati eccetera.

Chiaramente, anche una disposizione come questa, che riguarda la fiscalità delle imprese, in quanto volta al contenimento della crescita dei premi assicurativi per le aziende di autotrasporto, incide sulla fiscalità delle aziende. Mi rendo conto che possono sembrare forzature, ma ritengo

siano norme che possono tranquillamente essere inserite in un provvedimento di natura fiscale come quello in esame. Mi rimetto pertanto alla sua decisione, signor Presidente, affinché, con la collaborazione degli uffici, possa giungere ad una positiva valutazione quanto all'ammissibilità delle mie due proposte di modifica, salvo poi la possibilità che il Governo si impegni in aula a ripresentare in altra sede le proposte modificative che erano già state favorevolmente giudicate in Commissione con riferimento a provvedimenti che presto ci troveremo ad esaminare.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, ho valutato con attenzione le proposte di modifica che ha presentato, come l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Savarese 2.01, identico al suo articolo aggiuntivo 2.017, considerando gli argomenti che ha portato. I suoi articoli aggiuntivi 01.07 e 01.08 sono inammissibili, in quanto estranei alla *ratio* del provvedimento, mentre vi rientrano, sulla base della motivazione che lei ha dato, il suo articolo aggiuntivo 01.06 e gli identici articoli aggiuntivi Savarese 2.01 e Mammola 2.017.

Quindi, rettificando quanto in precedenza dichiarato, vengono considerati ammissibili l'articolo aggiuntivo Mammola 01.06 e gli identici articoli aggiuntivi Savarese 2.01 e Mammola 2.017, mentre rimangono inammissibili gli articoli aggiuntivi Mammola 01.07 e 01.08; il Governo valuterà poi se è il caso di accogliere la sua richiesta, onorevole Mammola, in ordine all'eventuale trasferimento di proposte di modifica in altra sede.

Proseguiamo gli interventi sul complesso degli emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi riferiti agli articoli del decreto-legge.

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

PIETRO ARMANI. Signor Presidente, il provvedimento in esame, come ha osservato il collega Mammola, incide soprattutto sull'aspetto fiscale del costo di produzione dell'autotrasporto. Naturalmente,

sono d'accordo sul fatto che l'autotrasporto delle merci in Italia sia di particolare rilevanza e che sia opportuno abbassare il relativo costo intervenendo sulla componente fiscale per renderlo più competitivo. Si tratta, infatti, di un interesse generale sul quale siamo tutti d'accordo. Tuttavia, con riferimento all'articolo 3 sulla copertura, vorrei rilevare che, in realtà, tale copertura, attraverso il meccanismo dell'abbattimento del maggiore onere che deriva dalla sommatoria di imposta di fabbricazione ed IVA, non fa che restituire in parte quello che viene tolto da un'altra parte: sostanzialmente, la mano destra restituisce ciò che ha tolto la mano sinistra.

In Italia, nel meccanismo dei costi del trasporto, per quanto riguarda il carburante, giocano due imposte: l'imposta di fabbricazione e l'IVA; vi è, in sostanza, un'imposta sull'imposta. Mentre l'imposta di fabbricazione è un dato fisso, quella sul valore aggiunto ha un flusso di incassi tanto maggiore, quanto più elevato è il prezzo internazionale del petrolio. Evidentemente crescendo il prezzo del petrolio, per decisione dei paesi produttori dell'Opec o in conseguenza della svalutazione dell'euro rispetto al dollaro, si ha un maggiore incasso. Proprio oggi su *Il Sole 24 Ore* c'è un articolo di commento del dottor Walter De Santis, direttore centrale delle imposte indirette sulla produzione del Ministero delle finanze, nel quale si dimostra che il combinato disposto dello sconto fiscale, prima di 30 lire e poi di 50 lire, e la copertura del decreto-legge sull'autotrasporto — che stiamo appunto discutendo — di fatto esaurisce il maggiore incasso fiscale che deriva dal meccanismo di imposta sull'imposta. Tuttavia, dobbiamo dire agli autotrasportatori che essi tornano ad avere ciò che in parte hanno già dato, perché lo Stato, in un certo senso, prima ha prelevato l'IVA e ha avuto incassi crescenti mano a mano che cresceva il prezzo del petrolio, poi ha varato il decreto-legge per restituire agli autotrasportatori 167 miliardi per il 2000 e 171 miliardi per il 2001. Faccio notare che, sempre secondo l'articolo che ho citato, le

disponibilità residue per il 2000 sono di 182 miliardi, quindi *grossso modo* quello che viene restituito agli autotrasportatori.

Tale sistema è strutturalmente immorale perché non vi può essere un'imposta sull'imposta. Oggi, in Commissione, vi è stata l'audizione del presidente della Confindustria sul documento di programmazione economico-finanziaria ed è emerso proprio questo aspetto: in Italia abbiamo un sistema di imposta sull'imposta, l'IVA sull'imposta di fabbricazione e quindi sul prezzo al consumo della benzina e degli altri carburanti; l'IRAP e l'ICI che non sono deducibili dall'IRPEF e dall'IRPEG, l'ICI. Signor Presidente, questo è un sistema strutturalmente immorale, è una forma di « cresta » che lo Stato fa a carico dei contribuenti, mettendo un'imposta su un'altra imposta, il che dal punto di vista etico certamente è inaccettabile (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RINALDO BOSCO. Signor Presidente, vorrei intervenire sulla questione sollevata prima dal collega Mammola per dire che non credo sia possibile, in quest'aula, non condividere i disagi del settore dell'autotrasporto. Tuttavia, credo che, a fronte di emendamenti che il Governo presenta all'ultima ora cambiando completamente il testo, quando si chiedono tre ore di tempo per valutare e presentare eventuali subemendamenti, non si possa concedere solo un sesto del tempo richiesto, vale a dire mezz'ora. Ricordiamo che i nostri uffici sono ubicati a palazzo Marini e a palazzo Vico Valdina, quindi il tempo materiale per raggiungerli, fare una valutazione e scrivere un subemendamento non può essere certamente limitato a mezz'ora.

Ci chiediamo, inoltre, come mai alcuni emendamenti, dichiarati inammissibili dalla Presidenza in un primo tempo, all'improvviso diventino ammissibili per-

ché, in qualche modo, cambia la *ratio*, che peraltro non è mai stata chiara. Mi sembra vi sia troppo spazio per la discrezionalità della Presidenza e non si capiscono mai bene i contorni e i confini per stabilire che un emendamento non è ammissibile o viceversa. A questo punto, i nostri emendamenti, che riguardavano la riduzione dei pedaggi autostradali, la disciplina dei premi assicurativi dei veicoli, i premi speciali per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro dei titolari di aziende artigiane di autotrasportatori, lo sgravio contributivo INPS ed altri aspetti, sono o non sono materia concernente ciò che reca il titolo, ovvero disposizioni urgenti in materia di autotrasporto? Bisognerebbe capire proprio questo. Inoltre, signor Presidente, questa maggioranza non può ascoltare solo le associazioni di categoria, i sindacati e mai l'opposizione. Per questo credo che il tempo che abbiamo avuto a disposizione sia stato veramente esiguo e chiedo che sia concesso un lasso di tempo maggiore per esaminare meglio l'emendamento presentato dal Governo e presentare ad esso subemendamenti.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco, l'emendamento del Governo è stato presentato ieri e ne è stata data contestualmente informazione alla Commissione. Quindi, vi sono state quasi ventiquattro ore di tempo per presentare subemendamenti. Sono stati concessi altri trenta minuti di tempo per valutare nuovamente la questione; francamente non posso fare di più.

Nessun altro chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.06 e parere contrario sull'emendamento Boghetta 1.1. Sui subemendamenti Boghetta 0.1.30.1 e 0.1.30.2 vi è stata una consultazione informale del Comitato dei nove e si è deciso di esprimere un parere contrario su entrambi. Il parere è favo-

revole sull'emendamento 1.30 del Governo, mentre è contrario sugli emendamenti Boghetta 1.2 e Ciapusci 1.3, così pure sui successivi...

PRESIDENTE. Sarebbero preclusi dall'emendamento 1.30 del Governo, che presumibilmente sarà approvato.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. Invito al ritiro dell'emendamento Mammola 1.23, di cui è condivisibile lo spirito, ma vi è un problema di copertura finanziaria e di formulazione. Sarebbe, quindi, opportuno il ritiro dell'emendamento, magari presentando un ordine del giorno al riguardo.

Il parere è contrario sull'emendamento Bosco 1.14, così come sull'emendamento Mammola 1.21.

PRESIDENTE. Gli emendamenti Mammola 1.21 e 1.22 risulteranno preclusi.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. Il parere è contrario sugli emendamenti Boghetta 1.9, 1.10 e 1.8. Il parere è altresì contrario sugli emendamenti Boghetta 2.1, Bosco 2.33 e 2.34, Boghetta 2.2, 2.5, 2.6, 2.15, 2.16 e 2.17, nonché sugli emendamenti Mammola 2.44, 2.43 e 2.45 e sugli identici emendamenti Ciapusci 2.18 e Mammola 2.46. Il parere è contrario sugli emendamenti Boghetta 2.19, 2.23, 2.24, 2.31 e 2.32, nonché sull'emendamento Mammola 2.47. Sugli identici articoli aggiuntivi Savarese 2.01 e Mammola 2.017 vi è stata una lunga discussione. L'Assemblea dovrà valutare la possibilità di un loro accoglimento, perché su di essi vi è stata una discussione molto intensa ed ogni gruppo potrà esprimersi in base ad una valutazione ulteriore. Comunque, il parere è sostanzialmente positivo. Il parere è contrario sugli emendamenti Boghetta 3.1 e 3.2.

PRESIDENTE. Il successivo Bosco Tit. 1 è precluso.
Il Governo?

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, vorrei un chiarimento ai sensi dell'articolo 87 del regolamento, nel senso che vorrei sapere se l'espressione contestuale del parere della Commissione su tutti gli emendamenti presentati alteri le modalità di voto perché potrebbe accadere che sui singoli articoli si decida di votare in un modo o in un altro.

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, le ricordo che stiamo esaminando la conversione in legge di un decreto-legge e, come sa, la votazione è sull'articolo unico di conversione ed è per questo che il parere su tutti gli emendamenti viene espresso in modo contestuale.

ENZO SAVARESE. Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.06, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Presenti	458
Votanti	453
Astenuti	5
Maggioranza	227
Hanno votato sì	448
Hanno votato no ..	5).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boghetta 1.1.

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, proponiamo di sopprimere l'articolo 1 del decreto-legge perché nell'accordo stipulato dal Governo con le categorie interessate si è deciso di detassare lo straordinario degli autisti. È una decisione che descrive in maniera perfetta lo stato di confusione politica con cui il Governo affronta il problema dei trasporti. Intanto è discutibile il fatto che si intervenga attraverso un decreto-legge su una materia relativamente importante dal punto di vista generale — non, ovviamente, dal punto di vista degli autotrasportatori — perché l'onere totale ammonta a 127 miliardi di lire, ma esso va comunque inquadrato nell'accordo raggiunto con le categorie, come ha dimostrato l'intervento dell'onorevole Armani che ha toccato il tema del gasolio, che non è compreso nel decreto in esame. Se facciamo un elenco degli argomenti che rientrano nell'accordo, ci rendiamo conto che il Governo, attraverso ulteriori provvedimenti, farà passare da 400 a 800 miliardi gli stanziamenti per le accise e ridurrà i pedaggi autostradali. Non si capisce per quale motivo, mentre in Europa si decide di caricare sul piano finanziario i costi dell'autotrasporto di lunga percorrenza, in Italia si favorisce l'autotrasporto, senza fare distinzioni tra quello su percorsi brevi (che non ha molte alternative) e quello di raggio europeo.

Un punto dell'accordo riguardava la richiesta degli autotrasportatori di aumentare le tariffe dell'8 per cento, mentre il Governo — per motivi che riguardano non solo l'inflazione, ma anche altre questioni — prevede un aumento del 2,5 per cento. È davvero uno strano concetto di concorrenza quello che viene applicato in questo settore! Qui c'è una tale concorrenza che le prestazioni vengono fornite sotto costo, attuando una politica di *dumping* rispetto ad altri vettori che sarebbero migliori dal punto di vista ecologico ed economico e che lo stesso Governo dichiara di voler favorire per riequilibrare i rapporti fra

rotaia, mare e gomma. Si decide così di ridurre il costo dei pedaggi autostradali, ma questi sono già inferiori rispetto a quelli di altri paesi; per esempio, per attraversare le Alpi il pedaggio delle autostrade italiane è quattro volte inferiore a quello delle autostrade austriache. L'Austria, fra l'altro, tutela, anche con le tariffe, l'ambiente, mentre in Italia facciamo il contrario. A questo punto mi chiedo se il Governo avrà la «faccia tosta» di presentare il piano generale dei trasporti! Fareste una figura migliore a non presentarlo, se le scelte concrete sono quelle che possiamo immaginare!

Insistiamo per la soppressione dell'articolo 1 del decreto perché, da una parte, è stato soppresso lo straordinario per evidenti ragioni di buongusto e, dall'altra, è stata mantenuta inalterata la situazione delle trasferte alla quale sarà agganciato il problema dello straordinario, nel senso che, quando lo straordinario supererà determinati limiti, in virtù dell'articolo 1 del decreto, verrà conteggiato come trasferta per ottenere determinati benefici. Anche se è stata eliminata la parte peggiore del testo, insistiamo sulla votazione di questo articolo.

ELENA CIAPUSCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

ELENA CIAPUSCI. Per ritirare il mio emendamento 1.3, poiché il dubbio che avevo è stato superato dall'emendamento 1.30 del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 1.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	459
Votanti	455
Astenuti	4
Maggioranza	228

Hanno votato sì	28
Hanno votato no	427).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Boghetta 0.1.30.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	456
Votanti	450
Astenuti	6
Maggioranza	226
Hanno votato sì	23
Hanno votato no	427).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Boghetta 0.1.30.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	464
Votanti	461
Astenuti	3
Maggioranza	231
Hanno votato sì	25
Hanno votato no	436).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.30 del Governo.

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

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, la riscrittura dell'articolo 1 da parte del Governo recepisce la sostanza delle osservazioni critiche avanzate sul punto specifico in Commissione dai deputati del gruppo Comunista. Riteniamo ciò un fatto positivo; se fosse rimasta la formulazione

originaria, i lavoratori dipendenti avrebbero subito un danno in termini previdenziali, con un taglio di fatto alle pensioni; inoltre, si sarebbe andati in controtendenza rispetto alla normativa vigente, in particolare, con l'aumento del 5 per cento degli oneri contributivi sulla retribuzione del lavoro straordinario.

Tale misura, inoltre, avrebbe incentivato di fatto un ricorso sempre più massiccio allo straordinario, con l'effetto di aumentare l'orario di lavoro e di inficiare la legge n. 196 del 1997, che ha ridotto l'orario di lavoro da 48 a 40 ore, con evidenti conseguenze incalcolabili per la sicurezza della strada e dei numerosi lavoratori del settore. Pertanto, il Governo ha giustamente fatto un passo indietro rispetto al testo originario. Ciò ci permette, sia pure criticamente (in fase di dichiarazione di voto finale mi soffermerò su problemi più generali), di approvare l'emendamento 1.30 del Governo ed il disegno di legge di conversione.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, colleghi, in politica, come nella vita, spesso il meglio è nemico del bene, ma ciò non deve portare eccessivo entusiasmo nei confronti dell'emendamento 1.30 del Governo. Preannuncio che i deputati del gruppo di Alleanza nazionale si asterranno dalla votazione sull'emendamento in questione, in quanto ritenevamo che fossero più attuali e rispondessero meglio alle indicazioni date gli emendamenti presentati dal sottoscritto, dal collega Bocchino e dal collega Mammola.

In secondo luogo, il Governo, come ha ricordato il collega Eduardo Bruno — sia pure con altre argomentazioni —, ha dovuto riscrivere l'articolo 1, perché le osservazioni delle varie Commissioni (a cominciare dal Comitato per la legislazione e dalla Commissione lavoro) hanno sottolineato una serie di problematiche che effettivamente non erano state considerate nella stesura originaria del testo dell'articolo 1.

Per i motivi esposti, i deputati del gruppo di Alleanza nazionale si asterranno dal voto sull'emendamento 1.30 del Governo.

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, preannuncio il voto contrario dei deputati di Rifondazione comunista, per un motivo politico che prescinde dalla soddisfazione per il fatto che il Governo ha proposto una riscrittura dell'articolo 1 ed ha eliminato la previsione relativa al lavoro straordinario. Il motivo, dunque, è di politica dei trasporti; nella proposta emendativa si prevede che si possano dedurre 180 mila lire al giorno per le trasferte all'estero e 110 mila lire al giorno per le trasferte sul territorio nazionale. Ciò va contro la politica europea! Mi riferisco a quella politica di cui parlate, che volete e che poi non attuate.

Il trasporto a breve raggio (che riguarda, soprattutto, i piccoli autotrasportatori) è difficilmente sostituibile con altri vettori. Pertanto, stante il fatto che tale tipo di intervento è discutibile, anche se interventi a favore del settore sono necessari, crediamo che l'unico intervento da fare era quello dell'aumento delle tariffe, così come da loro richiesto. Le tariffe, infatti, devono almeno rientrare nei costi. Qui, però, si fa il contrario: 110 mila lire di deduzione per il trasporto nazionale e 180 mila lire per le lunghe percorrenze. Non capisco allora perché, onorevoli colleghi della Commissione trasporti, ascoltiamo in audizione i rappresentanti di altri paesi. Recentemente abbiamo incontrato rappresentanti del settore trasporti del Bundestag ed i parlamentari tedeschi ci hanno riferito di essere intenzionati a gravare l'autotrasporto sulle lunghe percorrenze. E noi cosa abbiamo detto? Bravi, bravi, anche noi! Invece con questo emendamento non solo consentiamo una deduzione, anziché un aggravio, ma addirittura una deduzione superiore a quella prevista per i « padroncini » che lavorano

in Italia, ossia per quella forma di trasporto che non è sostituibile !

Torno alla questione iniziale, sottosegretario Angelini: qual è la politica dei trasporti del Governo che si deduce da questo provvedimento ? Quella di dare priorità all'autotrasporto: non ferrovie, non trasporto via mare, ma sempre più TIR, questa è la vostra politica !

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

RINALDO BOSCO. Signor Presidente, intervengo per annunciare l'astensione della Lega nord Padania nella votazione di questo emendamento, perché riteniamo che le agevolazioni previste siano insufficienti ed anche perché si dimentica che ormai siamo in Europa e nell'ambito europeo le cifre andrebbero espresse in euro, per ricordare che con il procedere degli anni i costi dovranno essere via via equiparati. Non comprendiamo, quindi, perché ci si basi ancora sulle lire.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, io darò indicazione di voto di astensione al mio gruppo su questo emendamento. Esso nasce indubbiamente da un accordo raggiunto tra le organizzazioni del mondo dell'autotrasporto ed il Governo: va da sé che non si può andare contro ciò che il Governo ha convenuto con il concerto delle rappresentanze del settore, tuttavia non si può nemmeno esprimere un voto positivo su una proposta del genere, che, come il Governo ben sa, è un provvedimento tampone, volto a sanare una parte delle carenze che nel mondo dell'autotrasporto italiano per troppo tempo si sono accumulate ed alle quali — penso che l'esecutivo non possa negarlo —, malgrado tutte le manifestazioni di buona volontà, il Governo non è riuscito a dare risposta.

In un certo senso sono anche d'accordo con quanto diceva poc'anzi il collega

Boghetta. I nostri emendamenti sono stati dichiarati inammissibili, per cui ho dovuto fare ricorso alla presentazione di un ordine del giorno per sottoporre un problema al Governo, che spero voglia accoglierlo. Per troppo tempo in Parlamento si è parlato di politica dei trasporti, si sono fatte grandi dichiarazioni di intenti, si è parlato di macrosistema, ma poi non si è mai arrivati ad approvare norme stringenti in grado di definire quegli obiettivi che tutte le forze politiche hanno indicato come indispensabili attorno al tavolo della Commissione presso la quale ci ritroviamo tutte le settimane a discutere. Se il concetto è che vogliamo trasferire — ed agevolare questo trasferimento, con tutti gli strumenti normativi cui possiamo fare ricorso — gran parte del sistema del trasporto delle nostre merci dalla strada a forme di trasporto alternative, quindi in primo luogo l'acqua, dove è possibile, e dove non è possibile la rotaia, dobbiamo riconoscere che in Italia una politica dei trasporti in questo senso non è stata fatta. Non si capisce perché continuiamo ad agevolare le imprese di autotrasporto sotto l'aspetto dei pedaggi autostradali e non equipariamo i costi del trasporto su strada — costituiti maggiormente proprio dal pedaggio autostradale — con quelli, ad esempio, del cabotaggio marittimo, che potrebbe essere utilmente sfruttato dalle imprese di autotrasporto per trasferire le merci da nord a sud. Sappiamo infatti quante merci circolano nel nostro paese: non capiamo perché il Governo non abbia mai previsto forme di sostegno alle imprese di autotrasporto in modo da indurle a scegliere, al posto del trasporto su strada, pur mantenendo l'automezzo quale mezzo di trasporto, di raggiungere il nord del nostro paese partendo dal sud senza intasare l'autostrada del Sole e sfruttando le vie del mare quale forma di trasporto alternativa.

Avevo presentato emendamenti che andavano in questa direzione, ma, purtroppo, sono stati ritenuti estranei alla materia del decreto-legge: per questo motivo, ne ho trasfuso il contenuto in un ordine del giorno che spero venga accolto

dal Governo, perché esso può costituire lo spunto per far passare il Governo dalla fase del « sonno » ad una fase di effettiva operatività.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Angelini, « esca dal sonno ». L'espressione è sospetta, peraltro !

Ha facoltà di parlare.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, il collega Boghetto ieri non era presente in quest'aula quando si è svolta la discussione sulle linee generali e quando ho annunciato la presentazione di questo emendamento. Non intendo pertanto ripetere quanto ho detto ieri: mi sembrerebbe scortese nei confronti dei colleghi che erano presenti. Tuttavia, vorrei semplicemente dire che il Governo si è impegnato con le organizzazioni dell'autotrasporto, nel novembre dello scorso anno, ad intervenire per un graduale, progressivo e strutturale allineamento dei costi delle nostre imprese di autotrasporto a quelli europei, essendo oggi i costi di tali imprese superiori a quelli delle imprese di altri paesi europei, per una serie di motivazioni che vanno dal costo del gasolio ai premi dell'INAIL, ai costi delle assicurazioni.

L'emendamento presentato dal Governo propone, tenendo conto delle obiezioni sollevate — perché quando si sbaglia è giusto rimediare —, di intervenire nelle forme possibili, sapendo bene — ho ben presente l'intervento svolto dall'onorevole Cento e credo che il dibattito sul DPEF relativamente ai trasporti ci consentirà di proseguire il confronto e di arrivare a soluzioni convergenti e unitarie — che oggi non intervenire significherebbe semplicemente, allo stato delle cose, consentire che l'autotrasporto italiano perda ulteriori quote di mercato a favore delle imprese straniere, tenuto conto che abbiamo un settore non ancora ristrutturato per le ragioni che conoscete.

Onorevole Boghetto, mi consenta di dire che quello dell'Austria, non è un bell'esempio, perché l'Austria propone di ridurre le quote e gli ecopunti al nostro paese e, in parallelo — al di là del fatto che riteniamo che gli interventi ambientali e le modificazioni della flotta abbiano già consentito di raggiungere gli obiettivi alla base di quell'accordo —, aumenta le quote destinate ai paesi terzi e raddoppia le proprie quote: o vuole proteggere il proprio ambiente oppure vuole fare una cosa diversa, vale a dire intervenire in favore dell'autotrasporto del proprio paese e di altri paesi, proprio quando il nostro paese, come sappiamo tutti, ha il problema del valico delle Alpi e del rapporto con il resto d'Europa.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 1.30 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (Vedi votazioni).

(Presenti	468
Votanti	247
Astenuti	221
Maggioranza	124
Hanno votato sì	234
Hanno votato no ..	13).

Sono preclusi i successivi emendamenti da Boghetto 1.2 a Mammola 1.20.

Passiamo all'emendamento Mammola 1.23. Chiedo al presentatore se accolga l'invito a ritirarlo.

PAOLO MAMMOLA. Insisto per la votazione e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. La ratio che sta alla base di tale emendamento è che l'articolo 18 del decreto del Presidente

della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, nel testo modificato dalla legge 30 dicembre 1991, n. 413, ha stabilito che le società di persone e le imprese individuali che abbiano conseguito in un anno ricavi in misura non superiore ai 360 milioni di lire, che abbiano per oggetto della propria attività prestazioni di servizi o le imprese aventi per oggetto altre attività che abbiano conseguito ricavi fino a 1 miliardo, siano esonerate dall'obbligo dell'applicazione del regime della contabilità ordinaria.

Con l'articolo 19 dello stesso provvedimento nonché con le disposizioni successive contenute nella legge 9 dicembre 1996, n. 695, si stabilisce che gli esercenti di arti e professioni possano optare, con le modalità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1997, n. 442, per il regime di contabilità ordinaria, anche in caso di compensi, nell'anno precedente, non superiori a 360 milioni.

Oggi questo limite, signor Presidente — ed è questo il motivo per cui abbiamo presentato l'emendamento in questione — è sicuramente non più rappresentativo di una realtà oggettiva, soprattutto nel settore delle imprese dell'autotrasporto. La redditività di queste aziende, in particolare di quelle in nome collettivo, porta senza dubbio molto più in alto il livello del loro fatturato. Per il settore dell'autotrasporto riteniamo pertanto doveroso innalzare il limite previsto. Noi abbiamo indicato una cifra di 900 milioni di lire. Ci rendiamo conto che è difficile fare una valutazione di carattere oggettivo rispetto al corretto dimensionamento dei volumi di fatturato di queste aziende, pensiamo tuttavia di aver, per così dire, buttato una pietra nello stagno. Anche il Governo non può non rendersi conto che nel comparto dell'autotrasporto, soprattutto con riferimento alle imprese non strutturate, di piccole dimensioni, il limite di 360 milioni per la tipologia dei servizi offerti non è assolutamente più applicabile.

Su questo specifico punto è senz'altro possibile aprire una discussione anche perché non è nostra intenzione innalzare

delle barriere o avere delle pregiudiziali di carattere ideologico. Ad esempio, una volta elevato il limite attualmente previsto, si potrebbe introdurre una norma di carattere transitorio che preveda che dopo un certo numero di anni l'impresa, una volta raggiunto o superato quel limite, deve decidere la forma di contabilità ed eventualmente un diverso assetto societario. Certo, la cifra che abbiamo indicato nel nostro emendamento (900 milioni) è una « provocazione », un voler richiamare l'attenzione del Governo su tale aspetto. Riteniamo tuttavia tale cifra verosimile anche se, lo ripeto, non è nostra intenzione avere pregiudiziali di carattere ideologico.

Va da sé, in ogni caso, che il tetto attuale (360 milioni) viene all'unanimità riconosciuto come un limite non più accettabile per le imprese operanti nel settore dell'autotrasporto. Mi auguro che il Governo accolga positivamente questa nostra indicazione.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, quindi lei insiste per la votazione del suo emendamento 1.23 ?

PAOLO MAMMOLA. Sì, signor Presidente.

UGO BOGHETTA. Chiedo di parlare per un chiarimento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Non capisco perché il sottosegretario Angelini si lamenti del comportamento delle autorità austriache — avrebbe potuto citare anche gli svizzeri — che, comunque, fanno le loro politiche, mentre noi abbiamo consentito, quando essi facevano gli ecopunti o mettevano le quote sul versante svizzero, che i loro TIR scorrassassero tranquillamente per le strade dell'Italia: essi gestiscono le loro strade, noi no ! Vi è, evidentemente, un deficit di capacità e di reciprocità nelle diverse modalità di essere all'interno dell'Unione europea e noi non possiamo lamentarci di essere sempre trattati male.