

Il Presidente ha parlato di «sonno», nel senso che bisognava svegliarsi e parlare, e mi è venuto in mente, onorevole Angelini, che il 29 settembre dell'anno scorso questa Camera approvò un ordine del giorno che impegnava il Governo a mandare a casa i vertici dell'ente nazionale per l'assistenza al volo, se fossero risultate vere le notizie riportate dai giornali riguardo ad assunzioni clientelari di amici degli amici, di figli e di parenti. Signor sottosegretario, quelle notizie sono risultate vere, anzi quelle persone assunte illegalmente sono ancora pagate illegalmente dall'ENAV, ma il suo ministro non ha ancora detto cosa intenda fare, se cioè intenda rispettare quell'ordine del giorno. Ribadisco ciò che diceva il Presidente anche in quest'occasione: sarebbe bene che il ministro Bersani si svegliasse e ci dicesse come intende rispettare l'ordine del giorno approvato dal Parlamento (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Rifondazione comunista-progressisti*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo riconosce la fondatezza dell'argomento sollevato con l'emendamento Mammola 1.23 ma insiste perché il collega Mammola lo ritiri, esprimendo la propria disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che richieda l'intervento per modificare il limite dei 360 milioni, che conveniamo non sia attualmente adeguato. Riteniamo che la cifra di 900 milioni sia troppo elevata e che sia possibile convenire su una cifra di 600 milioni; chiediamo al collega Mammola, qualora fosse disponibile, di concordare un ordine del giorno in questo senso.

Vorrei rassicurare, altresì, il collega Boghetta, pur trattandosi di materia estranea, che il ministro Bersani — come può ben vedere — è sveglio e vege e che ha in più occasioni espresso la propria indi-

sponibilità a non concedere alcuna proroga per quanto riguarda le nomine negli enti.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, qual è la sua posizione dopo l'intervento del rappresentante del Governo?

PAOLO MAMMOLA. Presidente, non posso ritenermi soddisfatto della risposta del Governo perché, pur avendo ammesso che la situazione è problematica, questa non viene sanata attraverso l'accoglimento dell'emendamento; ma a fronte di un eventuale voto contrario dell'Assemblea, ritengo preferibile cogliere la disponibilità del Governo e addivenire ad un innalzamento del tetto per le imprese artigiane che oggi si trovano nella condizione di sforare continuamente il limite dei 360 milioni per il regime della contabilità ordinaria. Annuncio, pertanto, che trasfonderò il contenuto del mio emendamento 1.23 in un ordine del giorno, che spero il Governo vorrà accogliere, in modo da assumere in quest'aula impegni formali a favore delle imprese dell'auto-transporto.

PRESIDENTE. Sta bene, l'emendamento Mammola 1.23 è pertanto ritirato.

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

RINALDO BOSCO. Per sottoscrivere l'emendamento Mammola 1.23.

PRESIDENTE. Sta bene.

Avverto che anche l'onorevole Savarese sottoscrive l'emendamento Mammola 1.23. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 1.14, 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	472
Votanti	470
Astenuti	2
Maggioranza	236
Hanno votato sì	229
Hanno votato no	241).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boghetta 1.9.

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

UGO BOGHETTA. Questi emendamenti pongono il problema sotto l'aspetto che ricordavo all'inizio: occorrerebbe che gli interventi legislativi e di carattere finanziario fossero realizzati all'interno di una politica. O si finanzia con le deduzioni e quant'altro o si riducono i pedaggi autostradali; i miei emendamenti prevedono tali misure come alternative tra loro. Lo ripeto, o si riducono i pedaggi autostradali, misura sulla quale, ovviamente, non siamo d'accordo, o si prevedono le deduzioni; entrambe le misure non possono essere inserite nell'accordo perché non si farebbe una politica positiva.

Il mio emendamento 1.8 (intervengo su tutti e tre gli emendamenti) limita gli interventi ai trasporti nazionali o transfrontalieri.

In conclusione, non ho dubbi che il ministro Bersani sia molto sveglio, il problema è che non sa leggere gli ordini del giorno; infatti, quello al quale ho fatto riferimento non chiedeva se il ministro Bersani prorogasse o meno i consigli di amministrazione, ma stabiliva che se vi erano state assunzioni illegali i responsabili dovevano essere cacciati via. Da mesi non lo state facendo (*Applausi del deputato Lembo*); mancano alcune settimane ed ancora non c'è un nuovo consiglio di amministrazione. Ribadisco che il ministro Bersani, sveglio o addormentato che sia, deve ottemperare all'ordine del giorno, altrimenti voi siete conniventi con coloro che usano l'amministrazione per

fini personali, questo è il punto. Fino ad ora avete coperto queste persone e continuate a farlo (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Rifondazione comunista-progressisti e del deputato Lembo*).

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, desidero esprimere la mia contrarietà non nei confronti delle argomentazioni non riguardanti l'autotrasporto, ma semplicemente nei riguardi degli emendamenti Boghetta relativi all'autotrasporto.

Se si intende in qualche modo agevolare una categoria, ed il fine del provvedimento in esame è quello di effettuare un'operazione di recupero rispetto alle situazioni di criticità che hanno portato agli scioperi e che hanno costretto il Governo ad adottare un decreto-legge in tutta fretta, non credo si possa sostenere: « o i pedaggi autostradali, o le altre agevolazioni ». Francamente, mi sembrerebbe voler dare agli autotrasportatori meno di ciò che essi si attendono e già il decreto-legge in corso di conversione, per certi versi, è insufficiente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 1.9, 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	458
Votanti	454
Astenuti	4
Maggioranza	228
Hanno votato sì	21
Hanno votato no	433).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 1.10, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Onorevole Bova, la prego.

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	450
Votanti	445
Astenuti	5
Maggioranza	223
Hanno votato sì	18
Hanno votato no .	427).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 1.8, 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	446
Votanti	442
Astenuti	4
Maggioranza	222
Hanno votato sì	19
Hanno votato no .	423).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Onorevole Giovine, opti per uno dei due !

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	439
Votanti	437
Astenuti	2
Maggioranza	219
Hanno votato sì	21
Hanno votato no .	416).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Bosco 2.33.

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

RINALDO BOSCO. Signor Presidente, credo che l'emendamento si illustri da sé. Mi sembrano veramente povere e riduttive le cifre che il Governo ha indicato nel testo e, pertanto, intendiamo elevarle perché pensiamo che, in questo modo, si preveda un compenso più adeguato.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 2.33, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	431
Votanti	428
Astenuti	3
Maggioranza	215
Hanno votato sì	187
Hanno votato no .	241).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 2.34, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	442
Votanti	440
Astenuti	2
Maggioranza	221
Hanno votato sì	205
Hanno votato no .	235).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.5, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	446
<i>Votanti</i>	439
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	220
<i>Hanno votato sì</i>	25
<i>Hanno votato no</i> .	414).

Avverto che della serie di emendamenti a scalare da Boghetta 2.6 a Boghetta 2.15 porrò in votazione soltanto gli emendamenti Boghetta 2.6 e 2.15, avvertendo che, in caso di reiezione, si intenderanno respinti tutti i restanti emendamenti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.6, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	451
<i>Votanti</i>	446
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	224
<i>Hanno votato sì</i>	17
<i>Hanno votato no</i> .	429).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.15, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	436
<i>Votanti</i>	430
<i>Astenuti</i>	6
<i>Maggioranza</i>	216
<i>Hanno votato sì</i>	16
<i>Hanno votato no</i> .	414).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.16, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	452
<i>Votanti</i>	445
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	223
<i>Hanno votato sì</i>	14
<i>Hanno votato no</i> .	431).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boghetta 2.17.

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

UGO BOGHETTA. In questo provvedimento è contenuto un aspetto abbastanza curioso perché, ad un certo punto, vengono ridotti i costi per le imprese che devono pagare per problemi assicurativi (i quali sono quindi legati agli incidenti) e lo Stato interviene per erogare soldi in sostituzione di quelli che le aziende non versano più all'INAIL (questa misura è finalizzata ad entrare nella logica europea dei costi medi).

Il punto della questione è il seguente: o il costo dell'assicurazione INAIL è in relazione agli incidenti (ed allora non si comprende per quale motivo si debba in qualche maniera detassare le aziende), oppure, sull'altro versante non vi è ri-

spondenza tra i costi e gli incidenti, ed allora l'INAIL truffa le imprese di autotrasporto!

In questo provvedimento il Governo afferma che la riduzione del costo delle imprese relativo all'assicurazione per incidenti sul lavoro è stato previsto per ottimizzare le misure di sicurezza e per contenere il rilevante fenomeno infortunistico. Qualcuno mi deve spiegare che cosa abbia a che fare la riduzione del costo per le aziende in materia di assicurazione infortunistica e la questione della sicurezza! Se c'entra qualcosa, è esattamente l'opposto: più diminuisce il costo per le aziende in materia di assicurazione sugli incidenti e più le aziende sono portate a fregarsene della sicurezza.

Non so chi abbia scritto questo «pezzo», se dormisse o se invece fosse in preda ad un'allucinazione anche — come spesso succede a questo Governo — se l'esecutivo dica le cose a caso; l'unica cosa certa è che ogni intervento dovrebbe essere motivato. Quanto è scritto nella legge è veramente ridicolo! Capisco che il sottosegretario Angelini non possa leggere tutto, ma nella legge è scritto così e noi ora dovremo votare in ordine alla erogazione da parte del Governo di finanziamenti, in sostituzione dei costi delle imprese, per migliorare la sicurezza sulle strade.

Credo che con tale previsione si rasenti veramente il ridicolo: non penso sarà l'ultima volta che questo Governo lo rasenti (per fortuna il tempo è breve). Nel momento in cui in Italia si sta parlando di riduzione degli incidenti sulle strade, vengono a tal fine predisposti piani e la Comunità europea ci rivolge un invito in tal senso, il Governo ha il coraggio di scrivere una cosa come questa!

Quello in esame è un intervento esilarante, che credo il Governo stesso dovrebbe emendare, votando a favore del mio emendamento 2.17. Lo dovrebbe fare per una questione di buonsenso e per evitare di cadere nel ridicolo (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Rifondazione comunista-progressisti*).

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, in primo luogo, se mi permette, le sarei grato se, nel momento in cui passa all'esame dell'emendamento, potesse indicare il nome del presentatore.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Savarese, e la ringrazio per la segnalazione.

ENZO SAVARESE. Relativamente all'emendamento del collega Boghetta, va detto che il gruppo di Alleanza nazionale si riconosce piuttosto nel successivo emendamento Mammola 2.44 (e quindi intervengo anche di quello) che tiene perfettamente conto del fatto che la sicurezza è tale a prescindere dall'ente erogante, sia esso lo Stato o le aziende. Se da una parte noi dobbiamo agevolare le imprese di autotrasporto, dall'altra non possiamo trincerarci dietro il dito della sicurezza quando essa viene comunque garantita attraverso gli interventi aggiuntivi dello Stato. Si dirà piuttosto che l'intervento non è sufficiente. Perciò voteremo a favore dell'emendamento Mammola 2.44 e contro l'emendamento Boghetta 2.17.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	<i>457</i>
<i>Votanti</i>	<i>456</i>
<i>Astenuti</i>	<i>1</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>229</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>26</i>
<i>Hanno votato no</i>	<i>430</i>

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 2.44.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, non sono intervenuto sull'emendamento precedente perché era evidente la mia contrarietà allo stesso, avendo sottoscritto emendamenti che vanno in una direzione diametralmente opposta a quella indicata dal collega Boghetta.

Non sono assolutamente d'accordo sul concetto che abbassare o ridurre il premio assicurativo che grava sul costo del lavoro di un'azienda significhi per questa sentirsi automaticamente libera o libera di consentire che i livelli di sicurezza scemino e si abbassino.

È vera invece un'altra cosa, onorevole Boghetta, che la sua parte politica, sempre attenta ai problemi dell'occupazione, dovrebbe tenere in grande considerazione.

Pur se da due fronti diversi, noi possiamo criticare l'attività del Governo, la mancanza di indirizzi precisi di politica dei trasporti, di un quadro organico, di una visione e di obiettivi individuati e perseguiti, ma di una cosa non si può non prendere atto, cioè che il sistema dell'autotrasporto italiano soffre di gravi ed endemiche carenze rispetto ai sistemi dell'autotrasporto di altri paesi.

Senza voler aprire una polemica che non ha alcun senso e che in questo caso sarebbe sterile, faccio presente che in tema di possibili forme di trasporto alternative le imprese italiane continuano da anni ad avere sostanzialmente un'organizzazione non più al passo con i tempi. Le imprese di trasporto all'estero si sono strutturate, hanno iniziato a fare logistica e a dimensionarsi in modo da abbattere i costi e le spese generali. Invece il settore italiano dell'autotrasporto, come sappiamo benissimo, si caratterizza ancora oggi per una eccessiva polverizzazione e per una eccessiva disorganizzazione del lavoro. Questi sono i principi e i criteri ai quali

abbiamo cercato di ispirare le norme che abbiamo approvato a livello parlamentare per la riforma del settore.

Vi sono altri due veri ostacoli e grandi problemi per le imprese dell'autotrasporto. Innanzitutto vi è il costo del carburante per autotrazione che continua da anni ad essere mediamente tra le 100 e le 200 lire al litro più caro rispetto a quello che devono affrontare le imprese che operano all'estero. Quindi è chiaro ed evidente che questa situazione pone le imprese di autotrasporto italiane in condizioni di non concorrenzialità con i soggetti stranieri. In secondo, ma non ultimo, luogo l'eccessivo costo del lavoro che caratterizza il lavoro dipendente nel nostro paese rispetto agli altri paesi europei che, già costituendo un problema di per sé, nel settore dell'autotrasporto fa scoppiare ancor più in tutta la sua gravità il problema che le aziende di questo comparto purtroppo si trovano ad affrontare.

Con i miei emendamenti — faccio riferimento, signor Presidente, anche ai due successivi — che si ispirano ad uno stesso disegno di modifica, chiediamo sostanzialmente al Governo di compiere un ulteriore sforzo. Ricordo ancora l'eccessiva polverizzazione delle imprese italiane operanti nel settore dell'autotrasporto, che in gran parte svolgono un'attività di tipo artigianale, quindi non con l'utilizzo di lavoratori dipendenti, cioè di autisti alle dipendenze di aziende strutturate; nella maggior parte dei casi, infatti, sono gli stessi titolari che esercitano in proprio l'attività di impresa e prestano la propria attività manuale di guida e di trasporto. Chiediamo pertanto al Governo ulteriori contributi per le imprese di autotrasporto attraverso l'abbattimento non solo del premio relativo al lavoro dipendente ma anche dei premi speciali unitari...

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, deve concludere.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, sto intervenendo su tre emendamenti, per cui chiedo un minuto in più.

Proponiamo, dicevo, di intervenire sul piano delle agevolazioni con riferimento ai premi speciali unitari che riguardano i titolari delle aziende che svolgono la propria attività sotto forma di società in accomandita, o in nome collettivo o di altro tipo, comunque non come lavoratori dipendenti, ma subiscono comunque una tassazione sul piano assicurativo pur svolgendo personalmente l'attività del trasporto. In tal senso, ritengo si possa andare, per il settore dell'autotrasporto, nella direzione dell'agevolazione del lavoro dipendente, in ordine al quale certamente non bisogna abbassare la guardia quanto ai livelli della sicurezza: tuttavia, se questa è la preoccupazione nel nostro paese, bisogna cominciare a salvaguardare anche i posti di lavoro!

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Onorevole Piccolo, non posso chiamarla ogni volta!

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, desidero rispondere ad una domanda che era stata posta precedentemente dalla collega Ciapusci. L'INAIL ha espresso la propria disponibilità ed è in corso di perfezionamento un accordo con il Governo (trattandosi di materia delegificata e sottoposta all'autonomia dell'INAIL) per ridurre del 10 per cento i premi assicurativi delle imprese di autotrasporto, qualora vi sia una visita annuale dell'automezzo e dell'autista. Credo che questo corrisponda agli obiettivi di sicurezza: probabilmente, nella relazione non si è fatto cenno a tale aspetto, per cui condivido le osservazioni dell'onorevole Boghetta.

Per quanto riguarda le altre obiezioni sollevate, nell'accordo tra Governo ed autotrasportatori il primo si è impegnato a farsi parte attiva presso l'INAIL affinché vengano ridotti ulteriormente i premi dovuti dagli artigiani del settore dell'auto-

trasporto, al fine di mantenere un rapporto equilibrato fra premi pagati dagli artigiani e premi pagati per i dipendenti; il Governo, inoltre, ha dichiarato la propria disponibilità ad intervenire con un'ulteriore cifra nell'ambito della legge finanziaria. Per quanto concerne la situazione attuale, desidero fare presente all'onorevole Ciapusci e agli altri colleghi che già oggi il premio pagato dagli artigiani è nettamente più basso rispetto a quello pagato per i dipendenti. Peraltro, nel decreto-legge in esame vi è un intervento e, non essendovi ulteriori risorse, il Governo è costretto ad esprimere parere contrario sugli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.44, non accettato dalla Commissione né dal Governo, sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	440
<i>Votanti</i>	438
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	220
<i>Hanno votato sì</i>	187
<i>Hanno votato no</i>	251).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.43, non accettato dalla Commissione né dal Governo, sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	455
<i>Votanti</i>	454
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	228

Hanno votato sì 211
Hanno votato no . 243).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.45, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 452
Votanti 450
Astenuti 2
Maggioranza 226
Hanno votato sì 212
Hanno votato no . 238).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Ciapusci 2.18 e Mammola 2.46, non accettati dalla Commissione né dal Governo, e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 457
Votanti 455
Astenuti 2
Maggioranza 228
Hanno votato sì 214
Hanno votato no . 241).

Avverto che della serie di emendamenti a scalare da Boghetta 2.19 a Boghetta 2.23 porrò in votazione gli emendamenti Boghetta 2.19 e Boghetta 2.23, ricordando che in caso di reiezione si intenderanno respinti tutti i restanti emendamenti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.19, 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 461
Votanti 456
Astenuti 5
Maggioranza 229
Hanno votato sì 32
Hanno votato no . 424).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.23, 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 457
Votanti 453
Astenuti 4
Maggioranza 227
Hanno votato sì 26
Hanno votato no . 427).

Avverto che della serie di emendamenti a scalare da Boghetta 2.24 a Boghetta 2.31 porrò in votazione gli emendamenti Boghetta 2.24 e Boghetta 2.31, ricordando che in caso di reiezione si intenderanno respinti tutti i restanti emendamenti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.24, 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 457
Votanti 451
Astenuti 6
Maggioranza 226

Hanno votato sì 18
Hanno votato no . 433).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.31, 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 21
Hanno votato no . 429).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boghetta 2.32.

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, ho sentito più volte affermare nei vari interventi che i problemi di difformità e gli svantaggi del nostro sistema di autotrasporto rispetto al sistema europeo dipendono sostanzialmente dal gasolio e dall'organizzazione societaria del comparto italiano. Poi, però, si fanno interventi che non hanno nulla a che fare con l'implementazione della questione organizzativa, anzi, questo tipo di provvedimento è diventato normale. Sento dire da dieci anni le stesse cose, da dieci anni facciamo leggine per l'autotrasporto in attesa che il sistema del nostro paese venga cambiato per metterlo a livello della concorrenza europea, vale a dire nelle condizioni organizzative e societarie tali da poter competere sul mercato internazionale. Sono trascorsi dieci anni di chiacchiere su tale versante e dieci anni di provvedimenti tampone che hanno mantenuto lo stesso modello, basato sostanzialmente sullo sfruttamento dei dipendenti e dei padroncini. La prospettiva è che vi sarà una concorrenza ancora più

forte da parte degli autisti extracomunitari, con regole diverse, ancora più di basso profilo, per cui si continuerà con questa politica. Questo perché il Governo e i Governi che si sono succeduti negli ultimi anni, hanno fatto solo chiacchiere sulla questione dell'autotrasporto. Oggi, con questo « decretino » — di questo si tratta, dal momento che esso non contiene quasi niente di nuovo — si continua sulla stessa strada. È inutile riproporre la questione strutturale e poi emanare sempre decretini congiunturali.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 2.32, 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 450
Votanti 445
Astenuti 5
Maggioranza 223
Hanno votato sì 20
Hanno votato no . 425).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.47, non accettato dalla Commissione né dal Governo, e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

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

(Presenti 454
Votanti 452
Astenuti 2
Maggioranza 227
Hanno votato sì 205
Hanno votato no . 247).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici articoli aggiuntivi Savarese 2.01 e Mammola 2.017, accettati dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	460
<i>Votanti</i>	445
<i>Astenuti</i>	15
<i>Maggioranza</i>	223
<i>Hanno votato sì</i>	420
<i>Hanno votato no ..</i>	25).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 3.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	462
<i>Votanti</i>	456
<i>Astenuti</i>	6
<i>Maggioranza</i>	229
<i>Hanno votato sì</i>	47
<i>Hanno votato no .</i>	409).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boghetta 3.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	468
<i>Votanti</i>	458
<i>Astenuti</i>	10
<i>Maggioranza</i>	230
<i>Hanno votato sì</i>	17
<i>Hanno votato no .</i>	441).

Ricordo che l'emendamento Bosco Tit. 1 è precluso.

Avverto che, consistendo il disegno di legge di un solo articolo, si procederà direttamente alla votazione finale, a norma dell'articolo 87, comma 5, del regolamento.

(Esame degli ordini del giorno — A.C. 7135)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati *(vedi l'allegato A — A.C. 7135 sezione 4)*.

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibile, a norma dell'articolo 89 del regolamento, in quanto estraneo all'oggetto del provvedimento in esame, l'ordine del giorno Mammola n. 9/7135/6, volto a modificare il limite di ricavi previsto per l'esonero del regime di contabilità ordinaria delle imprese.

Invito il Governo ad esprimere il parere sui restanti ordini del giorno presentati.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per il trasporto e la navigazione*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno Bocchino n. 9/7135/1. L'ordine del giorno Savarese n. 9/7135/2 è accolto purché sia modificato il dispositivo, inserendo dopo le parole: « l'istituzione » le parole: « in Europa ».

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, è d'accordo?

ENZO SAVARESE. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Prego il sottosegretario Angelini di proseguire nell'espressione dei pareri, avvertendolo che l'onorevole Mammola ha presentato una nuova formulazione del suo ordine del giorno n. 9/7135/6.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per il trasporto e la navigazione*. Il Governo non accoglie l'ordine del giorno

Galeazzi n. 9/7135/3, perché al Senato è in discussione un disegno di legge di modifica del sistema delle tariffe per l'autotrasporto, quindi il Governo non può stabilirle ora per l'anno prossimo e si augura che il Parlamento sia in grado prima della fine dell'anno di modificare il sistema tariffario. Prego quindi i presentatori di ritirarlo.

Il Governo accoglie gli ordini del giorno Urso n. 9/7135/4 e Matteoli n. 9/7135/5, nonché l'ordine del giorno Mammola n. 9/7135/6 (*Nuova formulazione*). Il Governo accoglie gli ordini del giorno Caparini n. 9/7135/7, Bosco n. 9/7135/8 (*Nuova formulazione*), Chincari n. 9/7135/9 e accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Alborghetti n. 9/7135/10. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Volontè n. 9/7135/11...

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè non è presente in aula: s'intende che abbia rinunciato al suo ordine del giorno n. 9/7135/11.

GIORDANO ANGELINI, Sottosegretario di Stato per il trasporto e la navigazione. Il Governo accoglie gli ordini del giorno Cutrufo n. 9/7135/12 (*Nuova formulazione*) e Ciapucci n. 9/7135/13, mentre non accoglie l'ordine del giorno Giovine n. 9/7135/14, identico all'ordine del giorno Galeazzi n. 9/7135/3. Il Governo accoglie gli ordini del giorno Becchetti n. 9/7135/15, Gagliardi n. 9/7135/16 e Floresta n. 9/7135/17, identico all'ordine del giorno Savarese n. 9/7135/2, ovviamente con la stessa integrazione del richiamo all'Europa prevista per quest'ultimo, nonché gli ordini del giorno Di Luca n. 9/7135/18 e Niccolini n. 9/7135/19. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Apolloni n. 9/7135/20, prego i presentatori di ritirarlo perché è in discussione una modifica del codice della strada, che prevede una norma analoga a quanto previsto dall'ordine del giorno, altrimenti si determinerebbe una situazione imbarazzante rispetto al voto che il Parlamento dovrà esprimere tra qualche settimana.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Floresta accetta la riformulazione del suo ordine del giorno n. 9/7135/17 proposta dal rappresentante del Governo.

Onorevole Mammola, credo che il suo ordine del giorno n. 9/7135/6 non sia ammissibile neanche nella nuova formulazione, perché si riferisce a tutte le imprese e non solo a quelle di autotrasporto.

PAOLO MAMMOLA. Intendevo far riferimento a quelle di autotrasporto.

PRESIDENTE. Quindi, l'ordine del giorno va corretto in tal senso. Prendo atto che l'ordine del giorno Mammola n. 9/7135/6 (*Nuova formulazione*) è sottoscritto anche dagli onorevoli Savarese, Riva, Voglino, Raffaldini, Tuccillo, Rognà Manassero di Costigliole e Bosco. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Bocchino n. 9/7135/1 e Savarese n. 9/7135/2, nel testo riformulato, non insistono per la votazione.

Onorevole Galeazzi accetta l'invito al ritiro del suo ordine del giorno n. 9/7135/3?

ALESSANDRO GALEAZZI. Sì Signor Presidente.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Urso n. 9/7135/4, Matteoli n. 9/7135/5, Mammola n. 9/7135/6 (*Nuova formulazione*), Caparini n. 9/7135/7, Bosco n. 9/7135/8 (*Nuova formulazione*), Chincari n. 9/7135/9, Alborghetti n. 9/7135/10, Cutrufo n. 9/7135/12, Ciapucci n. 9/7135/13 non insistono per la votazione. Onorevole Giovine, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/7135/14, non accettato dal Governo?

UMBERTO GIOVINE. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Becchetti n. 9/7135/15, Gagliardi n. 9/7135/16, Flo-

resta n. 9/7135/17, nel testo riformulato, De Luca 9/7135/18 e Niccolini n. 9/7135/19 non insistono per la votazione.

Onorevole Apolloni, accetta l'invito al ritiro del suo ordine del giorno n. 9/7135/20?

DANIELE APOLLONI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

TERESIO DELFINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Per che cosa?

TERESIO DELFINO. L'ordine del giorno n. 9/7135/11 è stato accolto?

PRESIDENTE. Non è presente il collega Volontè ed il parere del Governo era contrario.

TERESIO DELFINO. Ci sono io.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno non possono essere fatti propri.

TERESIO DELFINO. Posso firmare l'ordine del giorno Mammola n. 9/7135/6?

PRESIDENTE. Certamente.

***(Dichiarazioni di voto finale
— A. C. 7135)***

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto finale.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo di Alleanza nazionale conferma — come già preannunciato dai colleghi Galeazzi e Armani — la propria perplessità attiva e fattiva sul decreto-legge in esame che lo induce ad esprimere la nostra astensione. Non è che noi non condividiamo l'impianto di un decreto sull'autotrasporto che più oppor-

tunamente si sarebbe dovuto chiamare « decreto in materia finanziaria » ma esso giunge al termine — speriamo davvero che si tale — di un iter...

PRESIDENTE. Prego i colleghi che intendono uscire dall'aula di affrettarsi.

ENZO SAVARESE. Dicevo che questo decreto arriva alla conclusione di un iter che si è sviluppato nel paese, come ricorderanno i colleghi e lo stesso sottosegretario Angelini, che ha seguito da vicino la questione, e come ricorderà il ministro Bersani che incautamente — a mio modo di vedere — ha accusato il Polo di fomentare le manifestazioni degli autotrasportatori, come dimostra la cronaca più recente. Gli autotrasportatori appartengono ad una categoria che, piaccia o no, trasporta l'85 per cento delle merci italiane ma è davvero strano — come più volte abbiamo osservato in Commissione — che un paese come il nostro, dove i Verdi fanno parte della maggioranza di Governo, continui a disinteressarsi di una politica ambientale che cerca di sviluppare forme alternative di trasporto, come quelle marittime (ricordiamo le tante celebrate « vie del mare »).

Il nostro però è un paese strano, è il paese dove il ministro dei trasporti si dichiara entusiasta del fatto che le ferrovie dello Stato partecipino alla gara dell'UMTS, cioè dei telefonini cellulari della nuova generazione, mentre non si preoccupa di ferrovie che fanno male il loro mestiere di trasportare passeggeri, per non parlare del trasporto delle merci, che sembra pressoché sconosciuto.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE (Ore 17,55)**

ENZO SAVARESE. Un decreto-legge che arriva, dunque, in una situazione di criticità, dopo giorni di blocchi stradali e di scioperi, con possibili conseguenze peggiori di quelle che effettivamente si sono avute. L'Italia, per fortuna, non è un paese sudamericano e non conosce nem-

meno le asprezze che tali manifestazioni hanno avuto in paesi a noi vicini, nella civilissima Unione europea: penso a quel che ha causato lo sciopero dei *routier* in Francia pochi mesi fa.

Evidentemente, tali scioperi e tali manifestazioni sono sintomo di un disagio profondo: il disagio di chi vive la strada e, tutti i santi giorni e con turni spesso massacranti, è costretto a lavorare nella condizione strutturale non felice delle strade ed autostrade italiane. Mi piacerebbe, al riguardo, che il sottosegretario, se lo riterrà opportuno, ci confortasse su quel che sappiamo del piano generale dei trasporti: stando a quello che ci è stato detto, tale piano non prevederebbe interventi strutturali. Ricordiamo, allora, che quegli utenti della strada — che sono tra i più bistrattati e che costituiscono un problema anche per altri tipi di circolazione come quella veicolare — si trovano ad usufruire di condizioni che non sono tra le più favorevoli.

È chiaro che non possono essere il Governo né l'opposizione a cambiare l'orografia o l'idrografia del nostro paese; è chiaro, altresì, che il territorio italiano non si presta a quelle grandi opere che vengono realizzate in Francia o in Germania, dove il transito è evidentemente molto più facile. Tuttavia, occorre fare i conti con quelle realtà. Tutto ciò porta alla situazione nella quale si trova la categoria degli autotrasportatori, che trasporta l'85 per cento delle merci ed è costituita da un numero impressionante di persone: si parla di 1 milione di individui che, direttamente o indirettamente, vivono di autotrasporto in questa nazione. In un paese come il nostro, afflitto da una elevata disoccupazione non strisciante ma dichiarata, si tratta di una categoria che per anni è stata messa in difficoltà rispetto alle sfide che arrivano da altri paesi all'interno e all'esterno dell'Unione europea.

Signor Presidente, mi rendo conto che negli ultimi anni sono state approvate molte leggi sull'autotrasporto: quando si approvano molte leggi, vuol dire che spesso esse sono fatte male e non tengono

conto dell'appartenenza del nostro paese all'Unione europea; di conseguenza, il nostro paese viene «bacchettato» perché riconosce incentivi che l'Unione europea, a torto o a ragione, ritiene non consoni allo spirito di appartenenza alla comunità.

È altrettanto vero che gli autotrasportatori italiani pagano lo scotto di operare in un paese con un fortissimo carico fiscale e con una legislazione fiscale punitiva; spesso, come nel caso dell'ordine del giorno firmato dal collega Mammola e sottoscritto da me e da molti altri colleghi, accolto dal Governo, si chiede semplicemente una semplificazione delle procedure e della burocrazia. Le imprese di autotrasporto debbono essere messe in condizioni di competere con un mercato in continua evoluzione e con paesi che chiedono di entrare nell'Unione europea: pensiamo al corridoio sloveno e ai passaggi di materiale per i quali potrebbe essere deciso di non fare più ricorso agli autotrasportatori italiani, privilegiando altre soluzioni che comportino costi più bassi ed una burocrazia più snella o che rispondano alle legittime preoccupazioni di inquinamento ambientale di paesi a noi confinanti. Vorrei ricordare che tra non molto ci troveremo a dover discutere su un accordo tra il Governo italiano ed il Governo svizzero, a proposito dell'annoso problema del passaggio dei Tir sul territorio elvetico. Tutto ciò porta a dire che il decreto-legge, la cui conversione stiamo per votare, è il classico tappo: quando la nave sta per affondare, si tappa la falla; la nave, così, continua a galleggiare, ma fino a quando? Questo è il motivo di fondo per cui Alleanza nazionale non può votare a favore della conversione di questo decreto-legge. Ciò sicuramente non comporta un ritardo nell'approvazione del disegno di legge, siamo perfettamente consapevoli del fatto che le categorie interessate attendono comunque misure che in qualche modo contribuiscano a rendere quello che è stato loro tolto, come ricordava molto opportunamente il collega Armani poc'anzi, con ben altre misure finanziarie. Quindi, la nostra fattiva collaborazione affinché il disegno di legge sia

approvato, sia pure manifestata attraverso l'astensione, non può esimerci dal rilevare che andava fatto meglio e di più.

Ci rendiamo conto delle difficoltà di cassa, sottolineate dalla relatrice Biricotti, tuttavia c'è un detto anglosassone secondo cui « *Where there is a will, there is a way* », quindi se questo Governo ha effettivamente una volontà, deve anche trovare una strada. Io francamente non so quanto avrebbe inciso in termini economici l'accoglimento dell'emendamento Mammola, poi ritirato, per la semplificazione della contabilità da 360 a 900 o a 600 milioni, ma non credo si parlasse di grosse cifre.

Mi rendo conto che il Governo ha fatto uno sforzo con l'emendamento 1.30, che tiene conto anche degli emendamenti presentati dal gruppo di Alleanza nazionale e dagli altri gruppi della Casa delle libertà che andavano verso un maggiore snellimento del carico fiscale sul lavoro straordinario e del trattamento che, a tale lavoro viene riconosciuto, però, dato atto al Governo, ripeto, di aver comunque fatto qualcosa, voglio dire che, se è vero che Candido diceva che il migliore dei mondi possibili non esiste, è anche vero però che lo sforzo che la politica deve compiere è quello di cercare di rispondere in maniera positiva e concreta alle richieste non soltanto di una categoria, ma di un intero sistema di distribuzione.

Mi avvio alla conclusione. Rendiamoci conto che l'autotrasporto in Italia è una grande realtà, che ci sono sicuramente problemi di inquinamento ambientale, di strutture — strade ed autostrade — non confacenti e non adatte ad uno sviluppo così forte del mercato quale quello che si è verificato negli ultimi anni, ma ci sono necessità di indirizzo strategico da parte del Governo a favore di mezzi alternativi: non basta la « rottamazione », cioè non bastano gli incentivi per chi consegna la licenza, è anche necessario offrire un mezzo alternativo, come il mare, la ferrovia, e via dicendo, in una logica che veda prevalere sempre i mezzi non inquinanti. Oggi siamo ancora lontani da questo tipo di strategie, ma si stanno compiendo degli sforzi e questi portano ad un

decreto-legge che, in linea di principio, ha lo scopo di tappare la falla, mentre io credo sia il caso di cominciare a pensare seriamente di ricostruire la nave.

Alleanza nazionale, in conclusione, conferma la sua astensione su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Prima di procedere nelle dichiarazioni di voto, avverto che è presente in tribuna una delegazione della Camera dei rappresentanti del Marocco, cui rivolgo il benvenuto a nome di tutti i colleghi (*Generali applausi — L'Assemblea si leva in piedi e con essa i membri del Governo*).

ALBERTO DI LUCA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Di Luca, non posso darle la parola a questo titolo durante le dichiarazioni di voto.

ALBERTO DI LUCA. Ma quello che devo dire ha attinenza con il voto.

PRESIDENTE. Non posso darle ora la parola, parlerà al termine delle dichiarazioni di voto: devo rispettare il regolamento, onorevole Di Luca.

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

RINALDO BOSCO. Signor Presidente, ritengo che il sistema dei trasporti italiani debba essere modificato, in quanto rappresenta un elemento importante dell'economia italiana. Riteniamo, infatti, che la trasformazione dei trasporti sia molto importante e che si debba prevedere un cambio strutturale dei sistemi attualmente in essere. Abbiamo grandi disponibilità, perché abbiamo il mare, i fiumi e dobbiamo trasformare il trasporto da trasporto su gomma a trasporto su rotaia, essendo convinti del fatto che le merci possano essere trasportate su gomma solo per piccoli e medi tratti. Bisogna pertanto mettere gli autotrasportatori in grado di essere competitivi a livello europeo.

Come è accaduto più volte in questa legislatura, il decreto-legge al nostro esame rappresenta un mezzo per placare momentaneamente le ire dei trasportatori, fortemente ostacolati dalla normativa italiana. In questo particolare momento politico, il decreto-legge al nostro esame rappresenta uno strumento per cercare di accattivarsi non solo le simpatie, ma anche il consenso degli autotrasportatori, che si rendono ben conto di come il provvedimento al nostro esame non risponda alle necessità strutturali di cui ha veramente bisogno il sistema dell'autotrasporto italiano.

Il presente decreto-legge non può certamente essere inquadrato nell'ambito di una vera riforma del settore, riforma che le piccole e medie imprese chiedono ormai ripetutamente di ottenere al fine di sopravvivere. Le concessioni fatte via via dai vari Governi negli ultimi dieci anni, per somme che si aggirano intorno ai 7 mila miliardi di lire, non sono state sufficienti a risolvere i problemi di concorrenza delle imprese italiane con le ben più strutturate ed organizzate imprese europee. I contentini che, di volta in volta, sono stati concessi hanno finito per rendere più deboli le nostre imprese: basterebbe pensare al *bonus* fiscale di cui oggi l'Unione europea chiede la restituzione non allo Stato italiano, ma agli autotrasportatori stessi. La Lega nord Padania intende adoperarsi al fine di garantire che la restituzione dei *bonus* non ricada assolutamente sulle imprese, soprattutto quelle piccole e medie, che hanno legittimamente e semplicemente usufruito di quello che veniva loro riconosciuto sulla base di leggi dello Stato italiano. Ciò rappresenta il contenuto di uno dei nostri ordini del giorno.

La legge n. 454 del 1997, relativa alla ristrutturazione dell'autotrasporto, è sostanzialmente inapplicata, in quanto si limita a facilitare l'esodo delle imprese monoveicolari attraverso contributi finanziari su cui lo stesso imprenditore è tenuto poi a pagare le tasse.

Ribadendo quindi la necessità delle disposizioni contenute nel decreto-legge, il

gruppo della Lega nord Padania annuncia che si asterrà dal voto, perché ritiene che il provvedimento avrebbe potuto essere decisamente migliorato, accogliendo alcuni dei nostri emendamenti che miravano ad abbattere in modo definitivo alcuni costi sostenuti dalle imprese, quali, ad esempio, i pedaggi autostradali.

Ci lascia inoltre molto dubbiosi la copertura finanziaria per due ordini di motivi. In primo luogo, perché la legge finanziaria per il 2000 prevede che le eventuali maggiori entrate tributarie che dovessero verificarsi nell'anno 2000 siano destinate alla riduzione dell'indebitamento della pubblica amministrazione e che le eventuali maggiori entrate derivanti dalla lotta all'evasione fiscale, nonché le minori spese, siano destinate alla riduzione della pressione fiscale delle imprese. In secondo luogo, in quanto si deroga all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 383 del 1999, che autorizza il ministro delle finanze a variare in aumento o in diminuzione le aliquote delle accise degli oli minerali, in correlazione all'andamento dei prezzi internazionali del greggio, al fine di compensare la conseguente incidenza dell'IVA. Quindi, si fa fronte ad oneri di natura permanente, quali le agevolazioni degli autotrasportatori, con entrate di natura ciclica, quali le fluttuazioni del gettito marginale dell'IVA, in conseguenza delle variazioni del prezzo del greggio.

Per questi motivi, annuncio che il gruppo della Lega nord Padania si asterrà dal voto. Comunque parteciperemo alla votazione (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

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

PAOLO MAMMOLA. Non vorrei ripetere quanto hanno già avuto modo di sostenere alcuni colleghi dell'opposizione intervenuti prima di me, ma colgo l'occasione per confermare l'astensione dei deputati del gruppo di Forza Italia e per richiamare l'attenzione del Governo e dei

collegli sulla situazione quasi insostenibile del comparto dell'autotrasporto in Italia.

Signor sottosegretario, questo decreto-legge in un certo senso fa il paio con quello che abbiamo votato circa sei mesi fa, a dicembre, che salvava gli effetti della legge n. 454, o meglio salvava i fondi stanziati con quella legge, che correavano il rischio di finire nella voce residui passivi del bilancio dello Stato in quanto non utilizzati per il triennio 1997-1999, secondo quanto previsto dalla legge n. 454.

Le ultime due occasioni in cui abbiamo discusso in questa sede della materia dell'autotrasporto sono state quelle in cui abbiamo dovuto esaminare due decreti-legge. Conoscendo la difficoltà e i limiti imposti da organi costituzionali circa l'utilizzo da parte del Governo dello strumento del decreto-legge è sintomatico che le due ultime occasioni di confronto parlamentare siano state proprio quelle dell'esame di due decreti-legge.

Dico questo non per infierire sul Governo o, come si dice, per sparare sulla Croce rossa, né per aprire un contenzioso con l'amico sottosegretario Angelini, con il quale ci si misura quotidianamente in Commissione, ma perché è un dato di fatto che in questa materia il Governo, in questi anni, in questa legislatura, ha cercato di fare qualcosa ma purtroppo non c'è riuscito, o meglio forse non ha potuto o non ha saputo farlo. Ma è certo che — i signori del Governo lo sanno — se dagli inizi del 1997, quando si è aperto un dibattito parlamentare su questi temi, fosse stato dato più spazio alle proposte, alle osservazioni fatte dalle opposizioni, probabilmente oggi non ci troveremmo qui a votare un decreto-legge che stanziava fondi a favore delle imprese operanti nel settore dei trasporti, e che, in sostanza, contiene norme di carattere fiscale, norme cioè che vanno a sanare posizioni di sofferenza delle aziende che hanno problemi di carattere strutturale e alle quali si continua a dare risposte con provvedimenti di carattere congiunturale a fronte di forme di confronto che gli autotraspor-

tatori italiani hanno aperto con le istituzioni, che sono addirittura arrivate al blocco dei trasporti.

Il fatto che dopo tre anni e mezzo dalla manifestazione della volontà parlamentare di affrontare una legge di riforma dell'autotrasporto, si arrivi a questo tipo di intervento per sanare, per porre un argine ad un sistema che non è più concorrenziale con gli analoghi sistemi dei paesi della comunità europea, con la quale abbiamo voluto con forza integrarci, la dice lunga. Questa è la risposta — purtroppo ne dobbiamo prendere atto — che il Governo ha dato, anzi non ha saputo dare ai problemi del comparto.

Come ben sa il sottosegretario, queste sono misure che non risolvono il problema dell'autotrasporto italiano. Rimangono sul tavolo parecchi temi sui quali si continua a dibattere. Il Governo continua a prendere impegni formali con le associazioni di categoria, ma non viene mai data una risposta concreta a tali problemi con provvedimenti di carattere legislativo.

Ricordo al sottosegretario che tempo addietro, quando la Commissione europea contestò l'erogazione del *bonus* fiscale per gli anni 1992, 1993 e 1994, il Governo scongiurò analoghe iniziative del mondo dell'autotrasporto che paventavano un blocco delle nostre strade, promettendo formalmente che si sarebbero trovate le forme per evitare la restituzione di ingenti somme (centinaia, anzi di migliaia di miliardi per il triennio in considerazione). Il Governo promise che avrebbe trovato il modo di controbilanciare la restituzione improvvisa richiesta al mondo dell'autotrasporto italiano che non ha, però, ancora ricevuto una risposta.

Sono anni che si parla, in questo paese, del costo del carburante che è sensibilmente più caro rispetto al costo del gasolio per autotrazione sopportato dalle imprese che operano in ambito comunitario. Eppure, ancora oggi, il nostro gruppo ha presentato un ordine del giorno — puntualmente accolto — perché il Governo si mobiliti e faccia in modo di attivare finalmente i canali istituzionali di cui dispone nei confronti di Bruxelles, per