

giungere ad un costo equiparato del gasolio a livello europeo, ad un «gasolio professionale» che metta tutti gli operatori a livello comunitario nelle medesime condizioni. Anche oggi il Governo ci ha dato una risposta positiva nel senso di un impegno a fare, ma il problema rimane, comunque, sul tavolo, signor sottosegretario.

Ci ritroveremo molto probabilmente, tra qualche mese, dall'altra parte: oggi siamo all'opposizione, domani forse — lo speriamo, chiaramente — saremo maggioranza. Tutte le questioni, cui non ha saputo dare risposta il Governo di questi cinque anni, saranno sulle spalle delle attuali opposizioni, domani, forze di Governo. La cosa non ci spaventa minimamente perché sapremo affrontare queste situazioni in termini molto più fattivi, ma il danno probabilmente sarà già stato fatto. Infatti, quattro anni di ritardo e di continua divaricazione dei livelli competitivi delle imprese dei trasporti italiane rispetto ai concorrenti europei stanno probabilmente scavando un solco che, quattro anni fa, avrebbe potuto essere colmato. Ricordo che nella discussione della legge n. 454 sono stati previsti 1.800 miliardi con i quali cogliamo l'ultima *chance* e offriamo forse l'ultima opportunità al sistema degli autotrasporti italiano per mettersi al passo con le aziende strutturate dei concorrenti europei. Tuttavia, dopo quattro anni ancora non siamo riusciti ad erogare quei soldi e probabilmente non si riuscirà più a colmare il solco che si è scavato tra le imprese italiane e quelle straniere. Questa è una responsabilità della quale non ci sentiamo minimamente partecipi; abbiamo sempre contrastato le iniziative legislative del Governo e abbiamo cercato di contribuire positivamente al miglioramento delle leggi, ma non abbiamo mai trovato il motivo per esprimere un voto favorevole sui provvedimenti d'iniziativa del Governo; ci troviamo oggi nella situazione di non poter che esprimere un voto di benevola astensione sulla conversione in legge di questo decreto-legge, perché un voto contrario non avrebbe alcun senso:

sarebbe come negare la maschera dell'ossigeno al morente per asfissia. Non possiamo nemmeno votare a favore perché siamo consapevoli che questo decreto-legge rappresenta una toppa che stiamo mettendo ad un buco ormai diventato una voragine. Purtroppo, signor sottosegretario, sono troppi gli esempi nei quali, le toppe finiscono per essere un rimedio peggiore del buco che si è creato.

Rimane a voi la responsabilità di cinque anni di Governo e di ciò che — spero — ci lascerete in eredità, che mi auguro avremo la forza di raddrizzare.

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi voteremo contro il provvedimento in esame perché, dopo gli ultimi dieci anni caratterizzati da interventi tampone, non è credibile che al provvedimento in esame segua un intervento strutturale che modifichi la situazione esistente nel nostro paese in materia di autotrasporto, inquadrandolo nell'ambito di una diversa politica dei trasporti.

Il lavoro dell'autotrasportatore è sicuramente pesante, difficile, pericoloso e chi guadagna con tale lavoro credo che quel guadagno se lo sudi davvero. Anche per tale ragione, credo sia sbagliato proporre provvedimenti che lasciano nell'incertezza gli operatori del settore; domani, infatti, saremo costretti a varare un provvedimento analogo a quello in esame perché non saremo riusciti a modificare le condizioni esistenti.

Noi pensiamo che in questo settore occorrerebbe adeguare le tariffe ai costi; non si capisce perché un aumento tariffario dell'8 per cento sia inflattivo mentre una compensazione di 100 miliardi, che lo Stato gira su altre voci di spesa, non lo sia. Se questo è un modo per combattere l'inflazione, abbiamo scoperto l'uovo di Colombo; il Governo ha la possibilità di azzerare l'inflazione: è sufficiente che intervenga, perché i suoi interventi non sono inflattivi.

Riteniamo che, complessivamente, in questo settore il costo sia troppo basso, perché vi sono salari non adeguati al lavoro e all'orario di lavoro fatto dagli operatori, sia dipendenti, sia padroncini. Il guadagno si rincorre con l'orario, lavorando ore su ore e mettendo così a repentaglio la vita propria e quella degli altri.

Penso, onorevole Angelini, che anche in un provvedimento tampone, anche nell'ennesima leggina, anche quando si è costretti ad intervenire per prendere tempo, si possa dare il segno della direzione nella quale si vuole andare, si possa pensare di procedere ad interventi strutturali. Il provvedimento in esame — questo è il motivo per il quale esprimeremo un voto contrario — è esattamente il contrario dell'indicare una direzione; anzi, se vi sono indicatori di direzione, sono sbagliati perché, come abbiamo già affermato nel corso dell'esame degli emendamenti, si trattava, da un lato, di mettere il lavoro a corto raggio, i lavoratori dipendenti, in condizione di poter tirare avanti, dall'altro, per quanto riguarda i percorsi a lungo raggio, di fare una selezione nel senso di un cambiamento delle modalità di trasporto.

Sono queste le ragioni per le quali non ci convince che si dica che oggi approviamo questo provvedimento e che domani vi saranno gli interventi strutturali, che invece si potevano fare subito. Anche oggi si poteva indicare alla categoria ed al paese che si cambia, che si vuole cambiare, intervenendo sulla serie di questioni aperte quali i valichi, la protesta dei giorni scorsi al Brennero, i problemi posti dagli abitanti della Valle d'Aosta e, dall'altra parte, del versante francese, eccetera. Al contrario, il dibattito vero riguarda leggi tampone, strade ed autostrade. Questo è ciò di cui si discute.

Per questi motivi non possiamo votare a favore e prendiamo atto negativamente che in questo Parlamento vi è quasi oltre un 90 per cento del « Parlamento dei TIR », del Parlamento che continua a finanziare l'inquinamento del nostro ambiente e un settore — quello del trasporto

e non solo quello dell'autotrasporto, ma del trasporto su gomma — che crea problemi anche sul piano degli incidenti e della tutela della vita (mi riferisco cioè alle stragi che vediamo tutti i giorni sulle nostre strade).

Si tratta quindi di un provvedimento dai contenuti molto pericolosi. Per questo penso che gli auspici dell'onorevole Mammola non andranno da nessuna parte; probabilmente, cambierà il Governo, ma la politica rimarrà questa: oggi abbiamo visto che nel settore dei trasporti e in quello dell'autotrasporto vi è un'uguaglianza sostanziale tra il Polo e l'Ulivo! Avete tutti in mente la stessa politica e che governi l'uno o che governi l'altro non cambia nulla; non è cambiato e non cambierà purtroppo nel nostro paese!

Questo è l'aspetto che ci rende veramente pessimisti ed è la posizione alla quale siamo pervenuti vedendo come si è votato e come si voterà su questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Rifondazione comunista-progressisti*).

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, dichiaro innanzitutto il voto favorevole dei Democratici di sinistra-l'Ulivo sul disegno di legge di conversione in esame.

Le misure in esso previste sono parte di un accordo più vasto, siglato tra il Governo e tutte le organizzazioni di categoria degli autotrasportatori.

In tale accordo sono contenute le seguenti previsioni: aumento delle detrazioni per le spese non documentabili sia per l'anno 1999 sia per il 2000 relativamente ai trasporti effettuati all'interno e al di fuori della regione di residenza, ulteriore riduzione già dall'anno corrente dei premi assicurativi dovuti all'INAIL, riduzione delle imposte sul gasolio a partire dal 1° gennaio 2001, riduzione compensata dei pedaggi autostradali, aumento del 2,5 per cento delle tariffe,

accelerazione dell'attuazione della legge n. 454 per l'autotrasporto e per l'intermodalità, restituzione della *carbon tax*, deducibilità al 100 per cento dell'IVA sugli impianti di telefonia installati sui veicoli, aumento delle risorse per interventi sulla sicurezza stradale e sulla circolazione.

Tale accordo, a sua volta, si inquadra nell'ambito più vasto delle misure adottate in questi anni dal Governo per realizzare una riforma profonda del settore dell'autotrasporto, che è esposto ad una forte concorrenza sia nella fascia alta sia in quella bassa del mercato. È una riforma che interviene sulla struttura del settore, sulla dimensione e sulla solidità dell'impresa, sulla valorizzazione dell'imprenditorialità associata, sull'innovazione e sull'intermodalità.

È stato avviato un processo di riforma di grande rilevanza, di cui sapremo apprezzare nel tempo la portata!

Si tratta di un processo importante, ma non per questo facile; anzi, è molto difficile. Non a caso, si sta lavorando sul campo per aiutarne l'esito positivo. E questi interventi, come altri provvedimenti, non sono estemporanei e scollegati, non sono misure tampone: sarebbe sbagliato non vedere il filo che li lega ad un tessuto riformatore, non riconoscerne il tratto coerente con lo sforzo straordinario che impegna il Governo, le categorie degli autotrasportatori, la stessa Commissione trasporti e il Parlamento.

In questo ambito, l'urgenza e il valore del provvedimento al nostro esame sono evidenti, come forte è l'attesa delle imprese per la sua approvazione. In tal senso va il voto favorevole dei Democratici di sinistra-l'Ulivo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Rognà Manassero di Costigliole. Ne ha facoltà.

SERGIO ROGNA MANASSERO di COSTIGLIOLE. Signor Presidente, intendo innanzitutto dichiarare il voto favorevole dei Democratici-l'Ulivo su questo provvedimento. Ciò non significa che esso

risolva tutti i problemi. Sappiamo bene che questa serie di misure — è vero — essenzialmente di trattamento fiscale, risponde ad una necessità sostanziale che è quella del maggior costo che l'autotrasporto incontra in Italia a causa del maggiore costo del gasolio. Se noi vogliamo andare al cuore del problema, sappiamo che sostanzialmente è questo.

Ciò non significa, però, che il nostro gruppo non voglia accelerare una reale presa di coscienza di un problema molto più ampio che non riguarda soltanto la ristrutturazione dell'autotrasporto, ma che si riferisce alla valutazione dell'autotrasporto come fenomeno che influisce con rilevanti costi esterni sull'intera comunità. Questo è un problema che il Parlamento europeo ha spesso affrontato. Diciamo pure che non si è andati al di là di una serie di risoluzioni di buone intenzioni perché si tratta di un problema realmente molto difficile da risolvere. Per esempio, noi sappiamo che, essendo il costo del trasporto una componente essenziale del prezzo di tutte le merci, qualunque aumento (e non si può parlare che di aumento in questo caso) di questo costo inevitabilmente diventa un problema di economia generale.

Tuttavia, vi sono situazioni (quella dell'arco alpino nella sua totalità e questa situazione in particolare) che rappresentano un problema europeo che al di là delle Alpi viene risolto con provvedimenti punitivi per l'autotrasporto, ma che sono considerati giusti dalle popolazioni locali perché si configurano come una sorta di legittima difesa della popolazione e, dall'altra (questo è il caso dell'Italia), non sono stati affrontati come problema nella sua globalità. Ciò è accaduto anche perché è un problema molto difficile — non nascondiamocelo — di cui torneremo a parlare nel piano generale dei trasporti che ci auguriamo sia presto oggetto di discussione parlamentare.

Tuttavia, noi abbiamo ben chiaro che il trasferimento alla ferrovia e al traffico navale di una parte rilevante di quello che ormai in Italia è un eccesso di peso del trasporto su gomma nell'economia gene-

rale, è un problema che non è né di rapida soluzione né può essere risolto con misure che siano semplicemente punitive, come stabilire semplicemente di far pagare i costi esterni (la cosiddetta esternalizzazione dei costi esterni). Infatti, tali misure, se prese in tempi rapidi, sarebbero inevitabilmente accompagnate da scossoni economici non sopportabili per l'economia che le prendesse per prima. Vi è dunque un problema di concertazione tra le nazioni europee. Perciò non condivido lo strano quadro delineato dal collega Mammola (che ora non vedo) sul ritardo italiano rispetto alla situazione europea. Il problema infatti è identico per quanto riguarda la Francia, la Germania e gli altri paesi. Esiste un problema di coordinamento di misure che non possono essere ulteriormente ritardate, ma che debbono essere sicuramente concertate. Non c'è quindi un Eden dell'autotrasporto genericamente estero e un inferno italiano. Vi è piuttosto un colossale problema europeo del trasporto su gomma, soprattutto lungo gli itinerari «sensibili», che deve e può essere affrontato soltanto con un piano coordinato. In fondo l'Europa c'è anche per questo (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici-l'Ulivo e dei Popolari e democratici-l'Ulivo*).

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

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, il provvedimento in esame è da noi valutato in modo critico poiché risponde a logiche di emergenza: non risolve, quindi, i gravi problemi del settore e dà solo risposte parziali ad un problema molto importante, che doveva essere affrontato attraverso un intervento più organico di riforma complessiva del trasporto.

Riconosciamo che il disagio degli autotrasportatori è reale, anche perché sono loro che si fanno carico dell'80 per cento del trasporto delle merci nel nostro paese: va ad essi, quindi, la nostra considerazione, in relazione ai disagi che emergono. Non vogliamo dunque criminalizzare l'au-

totrasporto, ma vogliamo porre un problema politico. Il disagio è reale, tuttavia riteniamo che esso non potrà essere affrontato seriamente limitandosi alla soluzione dei problemi contingenti: non è la prima volta che si interviene sulla materia con decreto-legge, quasi prescindendo dai problemi strutturali e dal necessario riequilibrio modale del trasporto.

L'autotrasporto soffre per l'arretratezza tecnologica ed organizzativa delle aziende, ma soprattutto per la loro ridotta dimensione che ne limita la tenuta competitiva nei confronti delle più strutturate ed agguerrite imprese straniere. Occorre perciò concentrare l'impegno del Governo per portare a compimento la riforma strutturale del settore, già avviata in questa legislatura, e di questo va dato atto ai Governi del centrosinistra che noi sosteniamo. Bisogna dunque andare avanti nel processo di riforma complessivo, indicando alcune priorità: per esempio, bisogna attrezzare i porti, possiamo farlo ed abbiamo già fatto molto per i porti italiani. Il centrosinistra ha infatti compiuto scelte molto coraggiose ed il trasporto marittimo è aumentato rispetto alla situazione precedente che abbiamo ereditato nostro malgrado. Ancora, costruiamo le piattaforme logistiche, al nord e al sud, per permettere che il trasporto combinato intermodale possa essere realizzato; diamo un segnale preciso (anche a tale riguardo il Parlamento si era espresso con un ordine del giorno, alla presenza del sottosegretario Angelini, che è molto attento su tali questioni) per quanto riguarda il trasporto delle merci nocive e pericolose (cominciamo da qui); completiamo i pochi collegamenti tra porto e ferrovia: non chiediamo la luna, sono cose possibili.

Attendiamo, quindi, indicazioni ed obiettivi chiari a partire dal nuovo piano generale dei trasporti, che consideriamo urgente e necessario: noi crediamo molto in questo strumento, il Governo lo sa, poiché lo consideriamo indispensabile per il paese. Il quadro di riferimento per l'intero settore dei trasporti non può che scaturire dal nuovo piano generale: so che

nei cassetti del Ministero esiste una bozza, forse definitiva, e penso che (come già si osservava) debba essere messa a disposizione del Parlamento ed approvata dallo stesso quanto prima, possibilmente entro l'anno (questo è l'obiettivo che ci eravamo dati). Senza quello strumento, che riteniamo, ripeto, indispensabile, vi è un fortissimo rischio di andare avanti attraverso provvedimenti di urgenza, o tampone.

Erano queste le considerazioni che desideravo svolgere (un appello al Governo ed alla maggioranza per portare avanti il processo di riforma e presentare quanto prima il piano generale dei trasporti) ed in base ad esse, pur con qualche accento critico, esprimeremo un voto favorevole sul disegno di legge di conversione in esame.

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

Onorevole Di Luca, adesso che ne ha facoltà, non vuole parlare?

ALBERTO DI LUCA. Forse bisognerebbe che adesso smettesse lei di telefonare perché devo porre una questione che riguarda la Presidenza. Insieme con il collega Mammola ha presentato un ordine del giorno finalizzato all'eliminazione dell'imposta di pubblicità sui mezzi di trasporto che indicano semplicemente nome e cognome della loro impresa. Mi pare che il Governo lo abbia accolto, infatti il sottosegretario Angelini fa segno di sì con la testa. Peraltro il Presidente Violante, quando ha passato in rassegna tutti gli ordini del giorno...

PRESIDENTE. Lo ha dichiarato inammissibile?

ALBERTO DI LUCA. ...no, assolutamente no, non l'ha semplicemente chiamato. Quindi vorrei capire che cosa è successo.

PRESIDENTE. Lei faccia la sua dichiarazione di voto, nel frattempo io cerco di avere notizie sulla questione.

ALBERTO DI LUCA. Come ho avuto modo di dirle, signor Presidente, non intendevo parlare per dichiarazione di voto, ma intervenire, già da prima, sull'ordine dei lavori rispetto alla questione che ho sollevato. Gradirei, quindi, una risposta che posso anche attendere; peraltro, credo che gli uffici siano pronti a fornirla.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, desidero annunciare il voto favorevole dei deputati del gruppo dei Popolari e democratici-l'Ulivo sul provvedimento in esame che, ovviamente, è un provvedimento tampone perché riguarda misure parziali. Tuttavia, come è stato spiegato già da altri colleghi, in particolare dal collega Raffaldini, esso si iscrive all'interno di un complesso di provvedimenti, a partire dalla legge n. 454 del 1997, che riguardano complessivamente la ristrutturazione del sistema dell'autotrasporto. Vi sono state osservazioni e valutazioni di tipo diverso, anche da parte delle differenti forze politiche, ma mi pare che alcune valutazioni espresse dal collega Mammola pecchino di eccesso di criticità. Egli afferma che il provvedimento in esame, in realtà, non ha ancora prodotto alcuna conseguenza concreta sul piano operativo. Non è così perché con l'ultimo decreto-legge approvato nel settore dell'autotrasporto nel febbraio scorso si è di fatto sbloccata la legge di riforma avviando l'esodo per i soggetti che vi volessero fare ricorso. Allo stesso modo, di recente, sono stati varati decreti attuativi per specifici interventi riguardanti il sistema di incentivi per le aggregazioni e il combinato, nonché per le determinazioni assunte da quella legge per favorire la riforma e la ristrutturazione del sistema dell'autotrasporto. Si tratta quindi di un provvedimento che si iscrive all'interno di tale logica, all'interno di un processo di riforma avviato per tutti gli altri settori del trasporto, da quello dei porti a quello

delle ferrovie, quello del cabotaggio e a quello del sistema di trasporto aereo. In particolare, per i porti e per le ferrovie l'attuale Governo e l'attuale Parlamento hanno assunto provvedimenti di grande rilevanza dal punto di vista dell'impegno delle risorse finanziarie e dal punto di vista normativo. Giustamente alcune delle osservazioni svolte devono essere accolte; noi dobbiamo incentivare l'autotrasporto soprattutto per il medio e il breve raggio e dobbiamo cercare di incentivare, invece, per la lunga percorrenza il sistema del trasporto su ferro e via mare. Ovviamente, tali obiettivi non si conseguono in modo immediato, non programmato, ma richiedono un complesso di interventi ed una durata temporale adeguata. Per affrontare le emergenze che si registrano nel settore specifico dell'autotrasporto sono necessari interventi paralleli, mentre si sta progettando il piano generale dei trasporti, le cui linee e le cui priorità sono state già definite e verranno rese note e discusse nei prossimi giorni dal Governo. Si tratta di un altro obiettivo di grande rilevanza che il Governo e il centrosinistra raggiungono nel settore specifico della politica dei trasporti.

Insieme a questi interventi, sono previsti, appunto, quelli che possono comunque tamponare la situazione esistente in un settore che, nella condizione di fatto che oggi vive il sistema dei trasporti nel nostro paese, resta centrale e strategico e, quindi, in qualche modo va assecondato e accompagnato verso un processo di riforma che in seguito possa spostare il fulcro del sistema dei trasporti dalla gomma al ferro e al mare.

Esprimo, quindi, un giudizio positivo ed annuncio il voto favorevole sul provvedimento, sapendo che esso si inserisce in una logica di dialogo e di ascolto delle esigenze espresse dalle categorie e recepisce anche un risultato importante che il Governo ha ottenuto in questa direzione.

L'onorevole Savarese ha detto che si poteva fare di più. Certo, si può sempre fare di più: si potevano stanziare il doppio, il triplo o il quadruplo delle risorse, ma anche in quel caso si sarebbe

potuto fare di più. Non mi sembra che la logica del « fare sempre di più » sia di per sé concludente e che, anche sul piano del dialogo, del contatto e della risposta nei confronti delle esigenze dell'opinione pubblica, faccia sempre « cassa ». In qualche misura, in qualche modo e in qualche circostanza, un dialogo, come quello che il Governo e la maggioranza stanno affrontando, che analizzi le possibilità concrete e realistiche di un incontro tra le esigenze connesse alle risorse finanziarie che il Governo impegna e le esigenze della categoria, può costituire il modo più misurato, più moderato e più equilibrato per risolvere i problemi e per essere credibili anche rispetto alle esigenze del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo dei Popolari e democratici-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Onorevole Di Luca, sono in grado di darle il chiarimento richiesto. Per un errore l'ordine del giorno è stato attribuito alla collega De Luca; esso è stato richiamato ed è stato accolto dal Governo. Si procederà ora alla correzione di carattere formale.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, immagino che la collega De Luca abbia detto di non voler insistere per la votazione, ma nel caso io volessi invece insistere per la votazione, a questo punto che cosa possiamo fare?

PRESIDENTE. Oramai niente.

ALBERTO DI LUCA. Come oramai niente? Io ho presentato un ordine del giorno a firma Di Luca e non è stata data la possibilità di votarlo.

PRESIDENTE. Molti hanno avuto la sensazione che lei non fosse sufficientemente attento quando è stato chiamato.

ALBERTO DI LUCA. Lo ero: tant'è vero che ho visto il Presidente Violante guardare la collega De Luca e ho pensato che la collega avesse presentato un suo ordine del giorno! Infatti, sono andato dalla collega De Luca a chiederle se avesse

presentato un ordine del giorno. Io poi ho chiesto immediatamente la parola, ma sia il Presidente Violante sia lei, non me l'avete data fino a questo momento. A questo punto chiedo che il mio ordine del giorno venga votato.

PRESIDENTE. Vediamo se è possibile.

ALBERTO DI LUCA. Deve essere possibile !

PRESIDENTE. Esamineremo la questione e vedremo se è possibile !

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

ELENA CIAPUSCI. Vorrei utilizzare il tempo destinato alla dichiarazione di voto per esprimere un giudizio sulle osservazioni espresse da alcuni colleghi nel corso della discussione. In particolare, onorevole Boghetta, questo provvedimento non è una « bufala » ma una normativa chiesta a gran voce dalle categorie interessate per tamponare una situazione di crisi (fra l'altro questo provvedimento non contiene tutte le richieste fatte al Governo).

Sicuramente, trattandosi di un provvedimento tampone, non soddisfa tutte le esigenze della categoria volte a raggiungere la parificazione con i colleghi europei, perché a tal fine occorrerebbero ben altre misure.

Ho ascoltato con piacere il sottosegretario Angelini quando ha detto all'onorevole Boghetta che il mondo dell'autotrasporto vuole questo tipo di provvedimento per affrontare costi analoghi a quelli dei colleghi europei, il che significa che l'attuale normativa non è adeguata alle esigenze reali. Gli operatori di questo settore non possono essere competitivi perché le nostre leggi sono vecchie e la nostra burocrazia è lenta.

All'onorevole Boghetta vorrei ricordare che i dipendenti della maggior parte di queste aziende sono i padroni di se stessi, come ha dimostrato il fermo — e non lo sciopero — che è stato attuato dopo essere stato proclamato per sei o sette volte nell'arco degli ultimi quattro anni: era il

fermo di una sola persona dipendente di se stessa perché non si può chiamare « padroncino » chi lavora come un dannato, come osservava il collega, per far fronte, anche con sistemi illegali, ai costi eccessivi imposti dallo Stato.

Come dicevo, esprimo soddisfazione per le dichiarazioni del sottosegretario Angelini che ha sottolineato questa differenza. Nel corso della discussione della legge n. 454 si disse che alla categoria erano state concesse già fin troppe agevolazioni ma, a furia di sentir dire che occorre parificare i costi, il Governo forse finalmente ha capito. Questo però non significa che la categoria si trovi in una situazione rosea perché, come dicevo, questo provvedimento tampone non è sufficiente e occorre una normativa che consenta ai trasportatori di lavorare in modo legale. Penso ad una legge di settore che permetta ai trasportatori di essere competitivi a livello europeo, di non operare nella perfetta illegalità (per esempio, nessuna azienda è in grado di rispettare l'orario normale di lavoro perché, se così non fosse, chiuderebbe) perché da ciò derivano rischi che compromettono la sicurezza. È per questo che chiedo una legge più seria della n. 454, che permetta l'accorpamento delle aziende, che permetta agli operatori di usufruire di altre strutture. Mi riferisco ad un serio sistema di intermodalità, non quello qui enunciato perché le nostre ferrovie non sono assolutamente adeguate. Infatti non abbiamo i valichi adeguati, non abbiamo la possibilità di andare all'estero perché sappiamo come sono ridotti i nostri valichi transalpini e sappiamo che fine sta facendo il traforo del monte Bianco. Sappiamo che l'Austria ha un accesso limitato sulla base degli ecopunti; sappiamo che il traforo del Fréjus non è sufficiente, soprattutto in particolari condizioni atmosferiche, a smaltire il traffico da e per l'estero; sappiamo, infine, che la Svizzera ha disposto un limite alla portata degli automezzi e, quindi, i mezzi di autotrasporto italiani, non riescono ad essere competitivi, in quanto dovrebbero viaggiare con metà carico: ciò non consentirebbe loro di

essere competitivi, visti i costi per il trasferimento delle merci in nord Europa!

Signor Presidente, dobbiamo pensare ad una legge che consenta al nostro paese di tornare, dopo mille anni — mi riferisco ai tempi di Marco Polo —, ad essere quella pensilina naturale sul Mediterraneo e a dare al sistema di autotrasporto italiano la possibilità di incidere sul movimento e sulla distribuzione delle merci dal basso emisfero al nord Europa. Sappiamo benissimo che le merci arrivano nei grandi porti del nord per essere trasferite in Italia attraverso valichi sempre più limitati. Dobbiamo, dunque, immaginare una legge seria che consenta agli autotrasportatori italiani di essere competitivi e al sistema di trasporto internazionale di svolgere il ruolo che gli competerebbe dal punto di vista della collocazione geografica. Nell'arco di pochi anni il nostro paese ha perso il suo primato: prima le navi giungevano nei porti di Genova e Trieste, ma il nostro paese ha da sempre sottovalutato quell'importante settore produttivo; pertanto, il nostro paese è retrocesso a fanalino di coda nel mondo del trasporto, soprattutto in Europa! Non possiamo più permettere che una tale situazione prosegua.

Per aver il sottosegretario dichiarato di aver compreso quali siano i problemi, preannuncio il voto favorevole sul provvedimento, anche se si tratta di un provvedimento tampone. Mi auguro, comunque, che questo Governo non voglia continuare a portare avanti una politica del genere, ma che si decida a fare una politica seria del trasporto internazionale ed intermodale per porre le nostre aziende in condizioni di aggregarsi per far fronte ai costi in Europa senza agire nell'illegalità.

Il collega Boghetta, poc'anzi, parlava di autisti reclutati nei paesi extracomunitari, perché vengono pagati di meno. Infatti, nel nostro paese il costo del lavoro riferito a quella categoria è elevatissimo, non per l'importo della paga da essi percepita, ma per il carico fiscale e contributivo.

Inoltre, onorevole Boghetta, non mi farei problemi per quanto riguarda la

sicurezza sul lavoro: per fortuna non si possono eludere né il decreto legislativo n. 626 del 1994, né provvedimenti analoghi, in quanto i mezzi sono fatti in un certo modo e non possono essere valutati incidenti sul lavoro che derivino da cause diverse. Gli incidenti nascono, invece, perché quella categoria è costretta ad agire nell'illegalità, soprattutto per quanto riguarda gli orari di lavoro: ma questa è una valutazione che deve essere fatta dal Governo, andando incontro alle esigenze di categoria.

In conclusione, signor Presidente, i contenuti del provvedimento che stiamo per votare non sono esattamente quelli richiesti dalla categoria, ma costituiscono una parte delle sue aspettative: ci rivedremo, dunque, alla prossima puntata.

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

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, signor sottosegretario, la categoria degli autotrasportatori tutto potrà dire, ma non che questo Parlamento non si sia occupato di lei: dal 1996 ad oggi vi sono stati — leggo dal dossier preparato dagli uffici — cinque decreti-legge più un intervento inserito nella legge finanziaria per il 2000, sempre in materia di misure a sostegno dell'autotrasporto.

Ho fatto questa introduzione, signor sottosegretario, per dire che, al di là di quanto hanno già affermato i colleghi nelle loro dichiarazioni di voto, c'è comunque un elemento che balza agli occhi ed è la mancanza di un approccio organico ai problemi dell'autotrasporto. Se, infatti, dopo quattro anni e mezzo dall'inizio della legislatura siamo sempre qui ad affrontare misure tampone come questa, vuol dire che, pur con la consapevolezza dell'importanza strategica del settore, la maggioranza, il Ministero, il Governo, il Parlamento non hanno fornito una risposta che consistesse in un assetto definitivo e questo si traduce, ahimè, in un costo per la comunità. Abbiamo infatti verificato, anche in occasione dell'esame

degli altri decreti-legge, che queste misure sono state sempre assunte a seguito di azioni di protesta, a seguito di lotte degli autotrasportatori. Ciò vuol dire che vi è una carenza di risposte alle esigenze di questo importantissimo settore.

Noi apprezziamo lo sforzo di razionalizzare il trasporto nel nostro paese, però non possiamo non rilevare che alcune normative — mi limito a richiamare la legge n. 454 del 1997 — non sono state pienamente rispondenti alle aspettative, nel senso che non hanno dato il risultato che il Parlamento intendeva ottenere. Oggi siamo di fronte ad un provvedimento che recepisce almeno in parte le intese minime raggiunte con le organizzazioni rappresentative del settore, un settore che si trova in una fase di gravissima difficoltà e che per le sue specificità richiede certamente una maggiore attenzione. Noi denunciavamo il fatto che la forte specificità dell'autotrasporto nel nostro paese non ha trovato un'adeguata ed organica risposta, il che poi si riverbera sui grandi temi della sicurezza e della competitività, nonché sull'esigenza di arrivare ad un equilibrio del trasporto su gomma rispetto alle altre modalità di trasporto.

Credo quindi che non si possa fare a meno di rilevare che in questa come in altre occasioni il Governo decide perché spinto dalla protesta, dalla rabbia degli interessati, mentre in quattro anni e mezzo non ha realizzato le misure organiche capaci di far compiere al settore un salto di qualità e di incentivare — lo dico con molta chiarezza — una ristrutturazione profonda del comparto, accogliendo le prospettive di modernizzazione indispensabili anche nell'autotrasporto del nostro paese.

Nell'annunciare, quindi, il voto di astensione del CDU, ribadisco la necessità di un approccio più organico e più costante. Non so se nell'annunciato piano generale dei trasporti sia contenuta una risposta, certamente oggi constatiamo che ad una difficoltà reale abbiamo risposto per oltre quattro anni con misure tamponi assolutamente inefficaci nel medio e

lungo periodo, dal momento che ogni anno, in forma più o meno analoga, sono state reiterate.

Svolgerò un'ultima osservazione. Signor sottosegretario, lei ha avuto l'amicizia e la cortesia di accogliere una serie numerosa di ordini del giorno: sottolineo positivamente l'accoglimento degli ordini del giorno presentati dal mio gruppo e, in particolare, di quello relativo all'aumento del limite dei ricavi superiori ai 360 milioni per l'esonero al regime di contabilità ordinaria. Noi avevamo proposto di portare tale cifra ad 800 milioni, ma è stato accolto l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Mammola e valutiamo con favore l'impegno del Governo di portare tale cifra a 600 milioni di ricavi.

Tuttavia, l'osservazione che volevo svolgere in ordine all'accoglimento degli ordini del giorno riguarda il fatto che anche questo dato rappresenta l'ulteriore prova che i numerosi interventi previsti da questi ordini del giorno testimoniano che siamo gravemente in ritardo per dare una risposta piena, completa e soddisfacente agli autotrasportatori italiani.

Mi auguro che il Governo, sulla base del dibattito svolto e delle dichiarazioni di voto rese, assuma l'impegno di dare una risposta più tempestiva e coerente alle necessità dei nostri autotrasportatori. Confermo pertanto l'astensione dal voto del gruppo CDU (*Applausi dei deputati del gruppo misto-CDU*).

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

ALESSANDRO GALEAZZI. Signor Presidente, il gruppo di Alleanza nazionale si asterrà dal voto su questo provvedimento. Trovo questo un atteggiamento politicamente corretto e responsabile, perché dietro questo provvedimento si cela il malumore e il malcontento delle ditte di autotrasporto che hanno concertato alcune soluzioni che ritengo assolutamente insufficienti.

Il gruppo di Alleanza nazionale è critico riguardo all'operato del Governo

sulla politica dei trasporti e lo è ancor di più riguardo alla politica della mobilità. Tuttavia, non ritengo corretto, collega Raffaldini, fare l'apologia dell'autotrasporto e di quanto è stato fatto da questo Governo, perché i problemi ci sono e rimangono. Non trovo altresì corretta la dichiarazione dell'onorevole Rognà Manassero di Costigliole che ci pone alla stessa stregua di altri paesi europei, perché non intravede pericoli: i pericoli ci sono, perché la mobilità è una caratteristica determinante degli esseri viventi e perché nella società contemporanea il grado di mobilità di cui dispongono oggi i cittadini può essere considerato sicuramente indice di progresso civile. Il nostro ordinamento garantisce solennemente la mobilità con l'articolo 16 della Costituzione; inoltre — su questo chiedo l'attenzione dei colleghi —, l'Unione europea poggia sul pilastro fondamentale rappresentato dal mercato unico, vale a dire la libera circolazione dei beni, dei servizi e delle persone su tutto il territorio dell'Unione: nasce così l'Unione europea. È per questo motivo che la politica comunitaria dei trasporti è oggetto di precise disposizioni in tutti i trattati che segnano il progresso dell'integrazione europea.

La completa liberalizzazione del mercato unico è stata formalizzata circa sette anni fa, nel 1993, e da quella data tutti i paesi dell'Unione, alcuni con maggiore impegno, altri con minore impegno e convinzione, hanno adeguato le politiche nazionali dei trasporti all'obiettivo comunitario. L'Italia finora non si è impegnata e questo Governo non si è impegnato in maniera apprezzabile: la presentazione del prossimo piano generale dei trasporti ne sarà la dimostrazione, non solo perché non sono previsti interventi strutturali, ma anche e soprattutto perché, nell'ambito del piano europeo dei trasporti, l'unico punto posto in rilievo concernente il nostro paese è costituito dall'aeroporto di Malpensa (questo la dice lunga). Ci troviamo quindi di fronte ad un aspetto critico che non è causato soltanto da una cattiva politica sul piano dei trasporti ma anche da questioni geografiche, di decen-

tramento; ricordo che il nostro paese dista circa 3 mila chilometri dal cuore dell'Europa!

È giusto che la maggioranza di oggi (ma anche quella di domani) prenda atto che il problema esiste, che non si debbono fare apologie né trovare giustificazioni ma che si deve lavorare realmente, seriamente per dare al nostro paese una politica dei trasporti.

Se la mobilità è un valore primario, c'è però anche il disvalore altamente negativo che da essa deriva; mi riferisco al problema del traffico e ai danni economici, sociali e ambientali che ne derivano. È un problema che deve essere affrontato al più presto; è una delle sfide più difficili che si dovrà affrontare nel prossimo futuro, cercando di coniugare l'offerta della mobilità con la riduzione dei danni ambientali del traffico, al fine di avere in questo modo una mobilità sostenibile anche per il nostro paese.

È bene fare anche un po' di storia perché la politica italiana per quanto riguarda le strutture e le infrastrutture è sempre stata in ritardo. Cento anni fa i paesi europei iniziavano la costruzione di strutture, infrastrutture, strade urbane e interurbane, mentre il nostro paese era purtroppo in tutte altre faccende affaccendato. Anche se nel dopoguerra vi è stato un recupero con la progettazione della rete autostradale, oggi i dati sono questi: l'Italia ha 113 chilometri di autostrada per milione di abitanti, contro i 150 della Germania, i 165 della Spagna, i 170 della Francia. Siamo rimasti indietro e rimarremo ulteriormente indietro.

Ma non è solo una questione di quantità perché c'è anche il problema della qualità e quello della sicurezza. Un indice indiretto ma molto eloquente è dato dal numero degli incidenti. In Italia, questi sono in aumento sia con riferimento al numero dei morti che a quello dei feriti, mentre in tutti gli altri paesi europei l'indice di mortalità degli incidenti è diminuita. Entro il 2010 ci siamo impegnati a diminuire del 40 per cento gli incidenti sulle nostre strade e a salvare ogni anno 2.700 vite. Questo è un pro-

blema legato anche alla qualità delle strade e che dovrà essere affrontato.

Alcuni colleghi si sono poi soffermati sui problemi relativi ai trasporti ferroviari. Mi permetto di dire che la situazione italiana nel comparto dei trasporti ferroviari è ancora meno brillante di quella dei trasporti su gomma. Pensate che nel 1988 in Francia entrava in funzione il treno ad alta velocità tra Parigi e Lione e si inaugura quindi, in quell'anno, l'era dei moderni trasporti su rotaia. Nel 1991 le ferrovie italiane varavano il programma della TAV, in cui erano previsti 19 mila miliardi per la tratta dorsale Napoli-Milano e per quella trasversale Milano-Venezia, da completarsi entro il 1999. Siamo nel 2000, ma nessuna tratta è stata ultimata. I costi dei lavori appaltati, nel frattempo, sono lievitati arrivando a 40 mila miliardi (restano fondi per 10 mila miliardi); non si sa come affrontare un'esigenza primaria qual è quella della velocità dei trasporti perché non siamo competitivi in tale settore, tanto è vero che pudicamente l'alta velocità è stata ribattezzata « alta capacità ».

Questo è un fallimento che non avrà ricadute soltanto dal punto di vista politico ma anche dal punto di vista economico.

Concludo esortando il Governo a prendere atto che il provvedimento in oggetto non è altro che una scintilla che ha provocato una serie di gravissimi problemi in ordine all'autotrasporto, alle strutture e alle infrastrutture, nonché problemi in l'Europa. Rispetto agli altri paesi dell'Unione europea (Spagna, Portogallo, Grecia), per lo sviluppo dei trasporti, diamo molto di più di quanto riceviamo. È un problema che il Governo deve affrontare con urgenza perché dobbiamo attingere a quelle risorse, anche in considerazione della nostra posizione geografica che, contraddittoriamente, ci vede, talvolta proiettati nel futuro, come la dorsale del bacino del Mediterraneo, talaltra in posizione più decentrata. Bisogna, dunque, prendere decisioni e far

valere le nostre ragioni, in sede europea, in modo più efficace (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

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

STEFANO BASTIANONI. Signor Presidente, annuncio il voto favorevole dei deputati di Rinnovo italiano su questo provvedimento che si inquadra nel complesso sistema di riforma del settore. Si tratta di norme che sono rivolte ad abbattere il costo d'impresa. Sappiamo quanto oggi, nel confronto con gli altri paesi e con gli altri vettori, sia necessario tenere sotto controllo il costo di gestione delle imprese, soprattutto delle piccole imprese, che caratterizzano l'autotrasporto in Italia. Sono 150 mila imprese che producono il 7 per cento del prodotto interno lordo e che movimentano circa il 70 per cento delle merci nel nostro paese: sono cifre rilevanti e importanti. In questa direzione procede l'impegno non solo del Parlamento e del Governo, ma anche dell'intera economia italiana; certamente, questa frammentazione comporta una difficoltà nel contenere, in qualche modo, l'offensiva proveniente da varie parti d'Europa e di paesi terzi che incide in maniera significativa, soprattutto per quanto riguarda il costo delle tariffe, sul futuro di questo settore.

Credo che, con le norme che ci accingiamo ad approvare, diamo oggi una risposta che si inserisce nel quadro della riforma della legge n. 454 che — come sappiamo — ha incontrato difficoltà in sede comunitaria per un via libera. Occorre armonizzare le norme approvate nel nostro paese con la legislazione comunitaria degli altri paesi, in termini di concorrenza e di limitazione alla circolazione. Quello che è stato fatto non è ancora sufficiente, ma è volto a sostenere ed incrementare le misure a difesa di un settore che, in questo momento, è sotto forte pressione.

Le norme che ci accingiamo ad approvare, unite a quelle che dovranno trovare

una compiuta attuazione con la legge di riforma e con altri provvedimenti che riguardano, ad esempio, la liberalizzazione delle tariffe, la questione del differenziale del costo del gasolio ed altre materie importanti, sono tutte orientate ad una razionalizzazione del settore e ad un suo rilancio. Infatti, la politica dei trasporti, della movimentazione delle merci e della logistica sono importanti per lo sviluppo del nostro paese e del « sistema Italia ».

Per queste ragioni, esprimeremo voto favorevole sulla conversione in legge di questo decreto-legge.

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

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, colleghi, tutta la vicenda dell'autotrasporto negli ultimi tre o quattro anni, come ha messo in evidenza il collega Teresio Delfino, ha del paradossale. Si parte dalle norme volute dal ministro Burlando, si è proseguito in una serie di provvedimenti che hanno tutti avuto una sola costante ed un solo merito: sbattere il muso violentemente contro le normative europee che regolano la concorrenza e gli aiuti di Stato. In sintesi, cosa ha pensato il Governo di centrosinistra? Ha pensato che è politicamente più proficuo distribuire sussidi, sostegni, denaro, incentivi, tutto ciò che può avere un ritorno clientelare ed una speranza di voto di scambio. Non si vuole seguire, invece, la via maestra non solo del settore dell'autotrasporto, ma di tutti i settori nei quali occorre adottare provvedimenti in grado di porre davvero le nostre imprese in condizioni di parità rispetto alla concorrenza europea; non si è ancora voluto in alcuna maniera, cioè, capire il linguaggio semplice delle imprese di autotrasporto e delle loro organizzazioni. Tali imprese, come qualsiasi altra impresa italiana (ad eccezione delle grandi imprese che hanno succhiato il sangue allo Stato), non vogliono stare con la mano tesa ad aspettare il regalo dal *dominus*, dal signore, dallo

sponsor, dal padrino, magari con la connivenza di talune organizzazioni molto vicine al Governo, dal quale hanno sempre ricevuto aiuti e sussidi.

La via maestra è rappresentata dalla semplificazione legislativa, dalla riduzione del costo dei carburanti, dalla fissazione di tariffe eque, da una serie di incentivi che le imprese di autotrasporto hanno chiesto non per avere, ma per risparmiare; infatti, come tutte le imprese, quella di autotrasporto preferisce evitare di pagare soldi allo Stato a titolo di tributo per vederseli poi piovere addosso alle condizioni volute dal Governo, a condizioni clientelari, a condizioni per le quali si è sempre costretti a subire trafilie burocratiche, procedure interminabili, carte su carte. Si vuole evitare la rottura di ogni rapporto chiaro e limpido tra la pubblica amministrazione, le imprese e i cittadini, quel tipo di rottura che impedisce all'impresa di essere realmente padrona di se stessa, competitiva, artefice del proprio destino; mi riferisco a quell'azione di impresa che passa attraverso il risparmio tributario, la riduzione del carico fiscale e, in generale, dei carichi che gravano sulle imprese di autotrasporto, ad esempio, attraverso il gasolio, a volte pagato il doppio rispetto alle altre imprese del settore. Bisogna creare davvero un sistema di intermodalità utile per il nostro paese, che non aumenti ulteriormente il trasporto di merci su strada e che crei, invece, un meccanismo attraverso il quale in qualche maniera si riesca a distribuire i carichi del trasporto tra le diverse modalità (mare, terra, aria), utilizzando tutte le opportunità che la morfologia e l'orografia del nostro paese consentono.

Non è così; si torna ancora al meccanismo delle erogazioni, dei sussidi, dei padroncini che lasciano l'impresa individuale, del sussidio ridicolo concesso nelle ipotesi di fusione o di operazioni di questo genere, mentre la strada maestra sarebbe semplice: ridurre i costi a carico dell'impresa e renderla così davvero competitiva con le grandi concorrenti europee. Questo è il passaggio che dobbiamo compiere.

Che cosa ha fatto questo Governo? Ha aspettato che le imprese di autotrasporto proclamassero uno sciopero di tre giorni, facendo poi un braccio di ferro che, a detta del ministro Bersani, era solamente formale, perché nella sostanza vi è stata l'emanazione del decreto-legge; il Governo, in altre parole, ha giustamente dovuto cedere alle pretese degli autotrasportatori, ai quali erano state concesse aspettative, promesse, assicurazioni, norme, e su tutto ciò essi hanno confidato nel ristrutturarsi come impresa e come associazione di imprese. Alla fine, il ministro Bersani ha affermato: « Se mi chiedono scusa, varremo un decreto-legge ». In realtà, questo Governo ha messo in ginocchio il paese per quattro giorni per puntiglio, per un fatto di tigna, come si dice dalle mie parti. Ciò è indegno per un Governo che ragioni e che adotti i provvedimenti utili alla collettività. Noi ci auguriamo che, dopo l'ultimo « colpo di tosse » di questo Governo, in materia di autotrasporto si possa, a partire dalla prossima legislatura, mettere davvero mano alla riforma non solo dell'autotrasporto, ma anche dei settori dell'intermodalità e del trasporto delle merci.

Vorrei ora fare un rilievo sulle osservazioni del collega Boghetta.

Il collega Boghetta dice spesso cose molto giuste ma poi perviene — essendo ideologizzato sotto il profilo del comunismo più vecchio che ancora esiste sulla faccia della terra — a conclusioni che sono esattamente opposte a quelle cui dovrebbe giungere con le premesse dalle quali è partito! Egli è partito da premesse giuste, dalle quali arriva sistematicamente alla soluzione sbagliata: penalizzare l'impresa! Invece, l'impresa è la spina dorsale del nostro paese e quindi va sostenuta, consentendole di risparmiare sui costi: così facendo, si gestisce, si amministra e non si mette più in ginocchio!

Signor Presidente, queste sono tutte le buone ragioni in base alle quali il sottoscritto ed i deputati del gruppo di Forza Italia — come è già stato detto dal collega Mammola — si asterranno nella votazione di questo provvedimento. Avremmo votato volentieri contro di esso, perché è un

provvedimento assolutamente non idoneo ma, poiché non ce la sentiamo di penalizzare ulteriormente la categoria degli autotrasportatori, ribadisco che ci asterremo nella votazione finale del provvedimento. Preciso che in realtà quella categoria corrisponde ad un numero di imprese relevantissimo (150 mila).

Signor Presidente, mi avvio a concludere ribadendo che avrei voluto votare contro il provvedimento al nostro esame, tuttavia, poiché il collega Mammola ha indicato la posizione di voto del mio partito, voterò secondo le sue indicazioni: *ubi maior minor cessat (Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia)*.

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

Onorevoli colleghi, dobbiamo procedere alla votazione finale del disegno di legge di conversione al nostro esame. Prima di procedere alla votazione, vorrei sottoporre all'Assemblea una questione. Il calendario prevede una sospensione dei nostri lavori ora, con una ripresa degli stessi alle 20,30 (*Commenti*). Ho raccolto però alcuni « suggerimenti », nel senso di proseguire i nostri lavori, senza effettuare la sospensione, fino alle 21 (*Commenti*).

Vi invito a riflettere su quest'ultima proposta e poi ne riparlamo.

Ho inteso avvertire anticipatamente l'Assemblea di questa proposta onde evitare la « fuga » dei colleghi dall'aula.

(Coordinamento - A.C. 7135)

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

(Votazione finale e approvazione - A.C. 7135)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 7135, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2000, n. 167, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto) (7135):

<i>(Presenti</i>	<i>465</i>
<i>Votanti</i>	<i>259</i>
<i>Astenuti</i>	<i>206</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>130</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>228</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>31).</i>

Prendo atto che i dispositivi di votazione degli onorevoli Copercini e Lucidi non hanno funzionato.

Prendo atto inoltre che il dispositivo di votazione dell'onorevole Burlando, che avrebbe voluto esprimere un voto favorevole, non ha funzionato.

Sull'ordine dei lavori (ore 19,30).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, da più parti — dagli onorevoli Vito, Guerra, Soro ed altri — mi è stata prospettata l'ipotesi di proseguire i nostri lavori fino alle 21, per poi interromperli.

Poiché l'Assemblea è sovrana, su tale proposta darò la parola, ove ne facciano richiesta, ad un oratore contro e ad uno a favore.

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Presidente, io sono stato citato da lei, ma non ho concordato circa la proposta cui lei faceva riferimento. Vi sono stati dei colloqui...

PRESIDENTE. Mi pareva di aver capito che le cose stessero così.

ELIO VITO. No, Presidente, quanto al prosieguo dei lavori della giornata odierna, già la settimana scorsa ebbi occasione di osservare che, tendenzialmente, se vi è un ordine del giorno e un calendario dei lavori, è bene rispettarli, perché i colleghi organizzano i propri impegni secondo il calendario. Naturalmente esso può essere modificato per esigenze particolari dell'Assemblea. Vorremmo capire quali siano nelle circostanze attuali queste esigenze.

Per esempio, poco fa, parlando con il collega Guerra e con lei, avevo sostenuto che un provvedimento il cui esame si potrebbe concludere nell'ora residua (nel caso in cui decidessimo di proseguire), era il provvedimento sugli italiani all'estero, che è urgente e sul quale non sono stati presentati emendamenti. Iniziare a quest'ora l'esame di un provvedimento che, seppure urgente, tuttavia non potrà essere concluso, mi pare francamente un'opera inutile *(Applausi del deputato Fei)*.

PRESIDENTE. Onorevole Vito, le chiedo scusa, però quando è venuto al banco della Presidenza mi pareva che ella avesse detto le stesse cose che hanno detto gli onorevoli Soro e Guerra. Avrò capito male, però le assicuro che avevo capito che lei dicesse così. Ad ogni modo l'ordine del giorno è quello che è: a questo punto sospendiamo i lavori *(Commenti)*.

ELIO VITO. No, Presidente, io ho fatto una proposta, quella di passare all'esame del disegno di legge sugli italiani all'estero.

PRESIDENTE. Si è rimangiato quello che ha detto.

MAURO GUERRA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURO GUERRA. Signor Presidente, intervengo per un chiarimento e per

vedere se riusciamo, almeno su queste vicende, a non aprire contenziosi, inventandoceli.

Come è accaduto in altre occasioni, giunti alle 19,30, da più parti si è avanzata l'ipotesi di valutare come proseguire i nostri lavori: se fosse più opportuna una sospensione alle 19,30 per poi riprendere i lavori alle 20,30 con altre due ore di seduta, oppure, come si è già fatto la scorsa settimana, procedere sino alle 21 con l'ordine del giorno programmato, evitando di tenere la seduta notturna. Tale ipotesi è motivata da una considerazione più volte effettuata dai rappresentanti dei diversi gruppi: occorre evitare che si sospenda fino alle 20,30 per poi, una volta sospesi i lavori, ritrovarci a quell'ora a verificare che l'aula, se non completamente, è semivuota. È una questione di ragionevolezza, di organicità, di trovare il modo migliore e più pratico di organizzare i lavori. Avevamo posto la questione in questi termini. Credo che su questo i colleghi che hanno sollevato qualche obiezione possano ancora riflettere. C'è ancora un'ora utile di lavoro. Vi è un provvedimento il cui esame abbiamo già iniziato e sospeso più volte.

PRESIDENTE. Non vi è un accordo unanime, come mi pareva di aver capito. A questo punto si rispetta il calendario!

Sospenderò dunque la seduta, che riprenderà alle ore 20,30.

Proposta di trasferimento in sede legislativa di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani l'assegnazione in sede legislativa del seguente disegno di legge, del quale la V Commissione permanente (Bilancio), cui era stato assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento:

S. 4340. — « Ulteriori disposizioni in materia di minori entrate delle regioni a statuto ordinario a seguito della soppressione dell'addizionale regionale all'imposta erariale di trascrizione, nonché disposizioni finanziarie relative alle regioni Sicilia, Sardegna e alle province » (*approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (6638) (*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

Proposta di deferimento in sede redigente di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani il deferimento, in sede redigente, del seguente disegno di legge, per il quale la VII Commissione permanente (Cultura), cui era stato assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento in sede redigente, che propongo alla Camera a norma del comma 2 dell'articolo 96 del regolamento:

« Interventi urgenti per l'utilizzazione di finanziamenti destinati all'istruzione » (7073) (*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

Sull'ordine dei lavori.

NICOLA BONO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICOLA BONO. Signor Presidente, come spesso mi capita, vorrei mettere una buona parola per vedere se riusciamo a trovare un'intesa. Infatti, non mi è parso che vi siano posizioni molto divaricate. Nell'intervento dell'onorevole Vito non vi è stato un rifiuto ad accedere alla proposta di continuare fino alle 21. Vi è stata una ragionevole proposta di integrare il proseguimento dei lavori con una inversione dell'ordine del giorno e con la proposta di affrontare il tema largamente condiviso

del voto degli italiani all'estero. Questo ci consentirebbe di rimuovere il problema rappresentato da una proposta di modifica costituzionale che deve essere votata due volte dallo stesso ramo del Parlamento e di proseguire i nostri lavori fino alle 21: tutto qua, nulla di eccezionale, o di alternativo rispetto alle ipotesi di lavoro. Aprire il dibattito sul successivo punto all'ordine del giorno...

ANTONIO SAIA. È stato già sospeso due volte!

NICOLA BONO. Signor Presidente, dopo avere ascoltato l'orientamento dei gruppi, potrebbe dunque porre in votazione la nostra proposta di inversione dell'ordine del giorno nel senso di esaminare prima la proposta di legge costituzionale sulla rappresentanza degli italiani all'estero: è così semplice!

ANTONIO SAIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO SAIA. Signor Presidente, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che dobbiamo esaminare ora un disegno di legge sull'organizzazione e sul personale del settore sanitario che è atteso da decine di migliaia di precari in tutto il paese, i quali vedono allontanarsi, forse in modo definitivo, la possibilità di continuare a lavorare. Abbiamo cominciato ad esaminare il disegno di legge per ben due volte, sono stati votati alcuni emendamenti e dobbiamo ancora esaminare, se ben ricordo, venti-trenta emendamenti: non è possibile che, ogni volta che si arriva a dover esaminare questo disegno di legge così importante, si chieda l'inversione dell'ordine del giorno!

Ritengo che, se si vuole, vi sia il tempo per esaminare il disegno di legge che interessa il personale sanitario, per concluderlo al massimo nella prima mattinata di domani; dopodiché si esaminerà la proposta di legge costituzionale sulla rappresentanza degli italiani all'estero. Credo che questa sia la migliore strada da

seguire, perché, se posponiamo ancora una volta l'esame del disegno di legge sul personale sanitario, daremo l'impressione alle persone che attendono...

PIETRO MITOLO. Gli italiani all'estero aspettano da cinquant'anni!

ANTONIO SAIA. ...che il Parlamento voglia continuamente dilazionare la soluzione del problema.

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Signor Presidente, alla luce delle considerazioni dell'onorevole Saia, desidero precisare che la proposta di esaminare subito il disegno di legge costituzionale sulla rappresentanza degli italiani all'estero tende a favorire anche l'approvazione del disegno di legge sul personale sanitario, che sarebbe al primo punto dell'ordine del giorno domani mattina, per cui se ne potrebbe riprendere l'esame per concluderlo.

La mia proposta, quella comunicata ai colleghi Guerra e Giordano, era quindi che, se si voleva proseguire immediatamente stasera, si poteva fare impiegando utilmente e realisticamente il tempo a disposizione, esaminando quindi un provvedimento con pochissimi emendamenti (forse uno o due), da tutti condiviso e con la scadenza costituzionale dei tre mesi. Mi sembrava che realisticamente fosse una soluzione possibile: si sarebbe passati all'esame della proposta di legge costituzionale all'ordine del giorno per concluderlo e si sarebbe poi esaminato, domani mattina, il provvedimento sul personale del settore sanitario. Piuttosto che rischiare, onorevole Saia, viste le condizioni dell'Assemblea, una ripresa fittizia alle 20,30, che potrebbe creare nuove illusioni per gli interessati con un sostanziale nulla di fatto, si potrebbe prevedere quel provvedimento al primo punto dell'ordine del giorno domani mattina per concluderne l'esame nel giro di poco tempo.

PRESIDENTE. Colleghi, la proposta avanzata era del tutto *extra ordinem*: vi è un ordine del giorno che devo rispettare!

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 20,30.

La seduta, sospesa alle 19,40, è ripresa alle 20,35.

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme sull'organizzazione e sul personale del settore sanitario (4932).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Norme sull'organizzazione e sul personale del settore sanitario.

Ricordo che nella seduta del 5 aprile scorso sono iniziate le votazioni degli emendamenti riferiti all'articolo 2 ed è stato infine approvato l'emendamento 2.47 della Commissione.

Avverto inoltre che sono stati presentati gli ulteriori emendamenti 2.48 (*per l'articolo 2 e i restanti emendamenti ad esso presentati vedi l'allegato A – A.C. 4932 sezione 1) e 3.9 del Governo.*

**(Ripresa esame articolo 2
– A.C. 4932)**

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Colombini 2.19.

Ricordo che il relatore aveva invitato il presentatore di tale emendamento a ritirarlo. Onorevole Colombini, accede all'invito a ritirare il suo emendamento 2.19?

EDRO COLOMBINI. Signor Presidente, insisto per la votazione e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EDRO COLOMBINI. Signor Presidente, non capisco la motivazione dell'invito al ritiro. Non mi risulta che esista un capitolo intitolato «spese deputate al personale del servizio sanitario». Non esiste un dirigente aziendale che ne disponga. Il

mio emendamento 2.19 è volto ad abolirlo in quanto mi sembra sia inutile dire ad un direttore generale in che modo operare la divisione fra personale ed altri servizi. Ripeto, non mi risulta che vi sia un capitolo specifico legato alle spese relative al personale e ritengo spetti ad ogni direttore generale decidere come utilizzare le risorse.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Colombini 2.19, 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 e votanti</i>	<i>.....</i>	<i>255</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>.....</i>	<i>128</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>.....</i>	<i>55</i>
<i>Hanno votato no</i>	<i>....</i>	<i>200</i>

Sono in missione 58 deputati).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 2.43 (*da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del regolamento*), accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione. La Camera non è in numero legale per un deputato (*Proteste*).

Chi non ha votato?

MARCO BOATO. Vi sono parecchi presenti che non votano.

MAURO MICHIELON. Boato, c'è anche Apolloni che ha votato per due! Ci sono altri che hanno votato doppio!

PRESIDENTE. Quali sono i colleghi presenti che non hanno votato? Onorevole Pace, lei ha votato?

CARLO PACE. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. La Camera è quindi in numero legale.

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

(Presenti	253
Votanti	252
Astenuti	1
Maggioranza	127
Hanno votato sì	246
Hanno votato no	6

Sono in missione 58 deputati).

PIETRO FONTANINI. Presidente, qui accanto ad Apolloni c'è la luce verde.

CARLO PACE. Signor Presidente, vogliamo disporre il controllo delle tessere?

PRESIDENTE. Sta bene.

Prego gli onorevoli segretari di procedere alla verifica delle tessere di votazione (*I deputati segretari ottemperano all'invito del Presidente*).

LUCIANO DUSSIN. È colpa sua perché ci sono voti doppi e lei ha fatto finta di non vedere (*Proteste*)!

PRESIDENTE. C'è un questore in aula?

Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Poiché la Camera non è in numero legale per deliberare, a norma del comma 2 dell'articolo 47 del regolamento, rinvio la seduta di un'ora.

La seduta, sospesa alle 20,40, è ripresa alle 21,40.

PRESIDENTE. Dovremmo ora nuovamente procedere alla votazione dell'emen-

damento Cangemi 2.16, nella quale è precedentemente mancato il numero legale. Tuttavia, apprezzate le circostanze, rinvio la votazione e il seguito del dibattito ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 12 luglio 2000, alle 9:

(ore 9 e ore 16)

1. — Deliberazione sulla richiesta di stralcio relativa alla proposta di legge n. 6584 (*vedi allegato*).

2. — Deferimento a Commissione in sede redigente, a norma dell'articolo 96, comma 2, del Regolamento, del disegno di legge n. 7073 (*vedi allegato*).

3. — Assegnazione a Commissione in sede legislativa del disegno di legge n. 6638 (*vedi allegato*).

4. — *Discussione del documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-quater, n. 143).

— *Relatore*: Berselli.

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

Norme sull'organizzazione e sul personale del settore sanitario (4932).

— *Relatore*: Duilio.

6. — *Seguito della discussione della proposta di legge costituzionale:*

TREMAGLIA; PISANU ed altri e PEZZONI ed altri: Modifiche agli articoli

56 e 57 della Costituzione concernenti il numero di deputati e senatori in rappresentanza degli italiani all'estero (*Approvata, in un testo unificato, in prima deliberazione, dalla Camera e modificata dal Senato*) (4979-5187-5733-B).

— *Relatore*: Cerulli Irelli.

7. — Seguito della discussione delle mozioni Pisanu ed altri n. 1-00461 e Mussi ed altri n. 1-00467, concernenti l'utilizzo del ricavato della vendita delle concessioni UMTS (*vedi allegato*).

8. — *Seguito della discussione della proposta di legge*:

BERLUSCONI ed altri: Disposizioni in materia di realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti industriali strategici (6807).

— *Relatori*: Zagatti, *per la maggioranza*; Radice, *di minoranza*.

9. — *Seguito della discusssione della proposta di legge costituzionale*:

MITOLO ed altri: Modifica all'articolo 12 della Costituzione (4424).

— *Relatore*: Mitolo.

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

S. 4551 — Disposizioni in materia di anagrafe degli italiani residenti all'estero e sulla revisione delle liste elettorali (*Approvato dal Senato*) (6975).

— *Relatore*: Cerulli Irelli.

12. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge* (a partire dalle ore 17,30):

CAVERI; NICCOLINI ed altri; DI BISCEGLIE ed altri; FONTANINI e BO-SCO: Norme a tutela della minoranza linguistica slovena della regione Friuli-Venezia Giulia (229-3730-3826-3935).

— *Relatori*: Maselli, *per la maggioranza*; Menia, *di minoranza*.

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

S. 3504 — Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato economico, coordinamento politico e cooperazione tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti del Messico, dall'altra, con atto finale e relativi allegati, fatto a Bruxelles l'8 dicembre 1997 (*Approvato dal Senato*) (5451).

— *Relatore*: Pezzoni.

(ore 15)

11. — Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*vedi allegato*).

PROPOSTA DI LEGGE DI CUI SI PROPONE LO STRALCIO

GIOVANARDI ed altri: Nuove disposizioni in materia di pensioni di reversibilità (6584).

DISEGNO DI LEGGE DI CUI SI PROPONE IL DEFERIMENTO A COMMISSIONE IN SEDE REDIGENTE

Interventi urgenti per l'utilizzazione di finanziamenti destinati all'istruzione (7073).

(*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

DISEGNO DI LEGGE DI CUI SI PROPONE L'ASSEGNAZIONE A COMMISSIONE IN SEDE LEGISLATIVA

S. 4340 — Ulteriori disposizioni in materia di minori entrate delle regioni a statuto ordinario a seguito della soppressione dell'addizionale regionale all'imposta erariale di trascrizione, nonché disposizioni finanziarie relative alle regioni Sici-

lia, Sardegna e alle province (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (6638).

(*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

La seduta termina alle 21,40.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 10 luglio 2000, a pagina 9, seconda

colonna, prima della ventesima riga, nell'intervento del Presidente, si intende inserito il seguente capoverso: « Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) s'intende autorizzata a riferire oralmente. ».

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 22,10.