

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

759.

SEDUTA DI MARTEDÌ 11 LUGLIO 2000

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **LORENZO ACQUARONE**

INDI

DEL PRESIDENTE **LUCIANO VIOLANTE**

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO V-XIII

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-68

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento)	1
Commissione parlamentare consultiva in materia di riforma fiscale ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (Modifica nella composizione)	1	(Regolarizzazione della posizione di studenti iscritti ai corsi di laurea a numero chiuso nell'anno accademico 1999-2000)	1
		Cangemi Luca (misto-RC-PRO)	8

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord Padania: LNP; I Democratici-l'Ulivo: D-U; comunista: comunista; Unione democratica per l'Europa: UDEUR; misto: misto; misto-rifondazione comunista-progressisti: misto-RC-PRO; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto-rinnovamento italiano: misto-RI; misto-cristiani democratici uniti: misto-CDU; misto federalisti liberaldemocratici repubblicani: misto-FLDR; misto-Patto Segni riformatori liberaldemocratici: misto-P. Segni-RLD.

	PAG.		PAG.
Delfino Teresio (misto-CDU)	4	Duca Eugenio (DS-U)	20
D'Ippolito Ida (FI)	6	Gagliardi Alberto (FI)	19
Guerzoni Luciano, <i>Sottosegretario per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica</i>	1	Galeazzi Alessandro (AN)	19
Napoli Angela (AN)	5	Mammola Paolo (FI)	22
(Estradizione in Italia di Alvaro Lojacono) .	9	(La seduta, sospesa alle 15,45, è ripresa alle 16,30)	23
Corleone Franco, <i>Sottosegretario per la giustizia</i>	9	Presidente	23, 26, 27
Gasparri Maurizio (AN)	10	Angelini Giordano, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	27, 31, 33, 39
(Assunzioni obbligatorie di invalidi da parte delle pubbliche amministrazioni)	10	Armani Pietro (AN)	24
Corleone Franco, <i>Sottosegretario per la giustizia</i>	10	Biricotti Anna Maria (DS-U), <i>Relatore</i>	26
Garra Giacomo (FI)	11	Boghetta Ugo (misto-RC-PRO)	27, 29, 32, 34, 36, 41
(Sanzioni disciplinari irrogate nei confronti di un agente di polizia penitenziaria della casa circondariale di Cuneo)	12	Bosco Rinaldo (LNP)	25, 30, 33, 35
Corleone Franco, <i>Sottosegretario per la giustizia</i>	12	Bruno Eduardo (Comunista)	28
Delfino Teresio (misto-CDU)	12	Ciapusci Elena (misto)	28
(La seduta, sospesa alle 11,15, è ripresa alle 15)	13	Mammola Paolo (FI)	23, 30, 31, 33, 38
Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	13	Savarese Enzo (AN)	27, 29, 34, 37
Documento in materia di insindacabilità ...	14	(Esame ordini del giorno – A.C. 7135)	42
(Discussione – Doc. IV-quater, n. 142)	14	Presidente	42
Presidente	14	Angelini Giordano, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	42
Berselli Filippo (AN), <i>Relatore</i>	14	Apolloni Daniele (UDEUR)	44
(Votazione – Doc. IV-quater, n. 142)	16	Galeazzi Alessandro (AN)	43
Presidente	16	Giovine Umberto (FI)	43
Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 167 del 2000: Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto (A.C. 7135) (Seguito della discussione e approvazione)	16	Savarese Enzo (AN)	42
(Esame articoli – A.C. 7135)	16	(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 7135) .	44
Presidente	16	Presidente	44, 46, 54, 61
Bosco Rinaldo (LNP)	17	Bastianoni Stefano (misto-RI)	59
Cento Pier Paolo (misto-Verdi-U)	18	Becchetti Paolo (FI)	60
Preavviso di votazioni elettroniche	19	Boghetta Ugo (misto-RC-PRO)	49
Ripresa discussione – A.C. 7135	19	Bosco Rinaldo (LNP)	46
(Ripresa esame articoli – A.C. 7135)	19	Bruno Eduardo (Comunista)	52
Presidente	19, 21, 23	Di Luca Alberto (FI)	46, 53, 54
Biricotti Anna Maria (DS-U), <i>Relatore</i>	21	Ciapusci Elena (misto)	55
Ciapusci Elena (misto)	20	Delfino Teresio (misto-CDU)	56
		Galeazzi Alessandro (AN)	57
		Mammola Paolo (FI)	47
		Raffaldini Franco (DS-U)	50
		Rogna Manassero di Costigliole Sergio (D-U)	51
		Savarese Enzo (AN)	44
		Tuccillo Domenico (PD-U)	43
		(Coordinamento – A.C. 7135)	61
		Presidente	61
		(Votazione finale e approvazione – A.C. 7135)	61
		Presidente	61

	PAG.		PAG.
Sull'ordine dei lavori	62	Disegno di legge: Personale settore sanitario	
Presidente	62	(A.C. 4932) (Seguito della discussione) ...	65
Guerra Mauro (DS-U)	62		
Vito Elio (FI)	62	<i>(Ripresa esame articolo 2 – A.C. 4932)</i>	65
Disegno di legge (Proposta di trasferimento		Presidente	65
in sede legislativa)	63	Colombini Edro (FI)	65
		Pace Carlo (AN)	66
Disegno di legge (Proposta di deferimento in			
sede redigente)	63	<i>(La seduta, sospesa alle 20,40, è ripresa</i>	
		<i>alle 21,40)</i>	66
Sull'ordine dei lavori	63	Presidente	66
Presidente	65		
Bono Nicola (AN)	63	Ordine del giorno della seduta di domani .	66
Saia Antonio (Comunista)	64		
Vito Elio (FI)	64	<i>ERRATA CORRIGE</i>	68
<i>(La seduta, sospesa alle 19,40, è ripresa</i>			
<i>alle 20,35)</i>	65	Votazioni elettroniche (Schema) . <i>Votazioni I-XXVI</i>	

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

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE

La seduta comincia alle 10.

La Camera approva il processo verbale della seduta del 7 luglio 2000.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono cinquanta.

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare consultiva in materia di riforma fiscale ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

(Vedi resoconto stenografico pag. 1).

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE prende atto che il deputato Teresio Delfino rinuncia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-02394, sulla regolarizzazione della posizione di studenti iscritti ai corsi di laurea a numero chiuso nell'anno accademico 1999/2000.

LUCIANO GUERZONI, *Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica*, in risposta anche alle interrogazioni Napoli n. 3-05993, D'Ippolito n. 3-05458, Lenti n. 3-05512 e Russo n. 3-05994, tutte vertenti sul medesimo argomento, fa presente che, a fronte dei

3813 ricorsi presentati per l'insieme dei corsi di studio a numero programmato, la giurisdizione amministrativa in primo grado ha concesso provvedimenti sospensivi dell'esclusione dalle iscrizioni per 2483 ricorrenti; evidenzia quindi le ragioni di carattere giuridico-amministrativo che hanno determinato, anche per l'anno in corso, un nuovo, ancorché quantitativamente limitato, contenzioso. Richiamato altresì il quadro normativo determinatosi a seguito della nota sentenza della Corte costituzionale n. 383 del 1998 e della legge n. 264 del 1999, sottolinea che il Governo non ritiene di poter assumere nuove iniziative legislative in materia, rimettendosi ovviamente all'autonomia e sovrana potestà del Parlamento.

TERESIO DELFINO, espresso apprezzamento per la puntuale ricostruzione della situazione amministrativa e giuridica, sottolinea che, rispetto al passato, il fenomeno dei ricorsi appare più contenuto e che per il futuro non sussisteranno le condizioni suscettibili di dar corso ad ulteriore contenzioso. Prende quindi atto positivamente dell'intendimento del Governo di non ostacolare possibili iniziative parlamentari in ordine ad una vicenda che penalizza gravemente gli studenti interessati.

ANGELA NAPOLI, sottolineata la propria contrarietà ad ipotesi di sanatoria successive all'adozione della legge n. 264 del 1999, osserva però che gli atenei non hanno potuto applicare tale normativa in occasione dei bandi di concorso per l'ammissione all'anno accademico 1999-2000. Dichiarata di non potersi ritenere pienamente soddisfatta ove il Governo non

sollecitasse un'intervento del Parlamento volto a risolvere conclusivamente la situazione determinatasi.

IDA D'IPPOLITO, premesso che la regolarizzazione della posizione degli studenti in oggetto sarebbe conforme allo spirito della legge n. 264 del 1999, auspica l'assunzione di un'iniziativa in tal senso.

LUCA CANGEMI, criticati i toni « moralistici » della risposta, sottolinea che gli studenti in oggetto sono nella stessa condizione di quelli regolarizzati con la legge n. 264 del 1999; sollecita, pertanto, il Governo ad assumere un'iniziativa nel senso indicato nell'atto ispettivo.

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Russo; s'intende che abbia rinunciato a replicare.

FRANCO CORLEONE, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Gasparri n. 3-04682, sull'estradizione in Italia di Alvaro Lojacono, rileva che la sua condizione di cittadino svizzero non ne ha finora consentito l'estradizione in Italia dalla Svizzera, dove ha scontato una condanna a 17 anni di reclusione inflittagli dall'autorità giudiziaria elvetica; precisa inoltre che il 2 giugno scorso Alvaro Lojacono è stato arrestato in Corsica e con provvedimento del 5 luglio il Ministero della giustizia ha attivato la procedura per l'estradizione.

MAURIZIO GASPARRI si dichiara soddisfatto per le notizie acquisite, auspicando che il Governo possa compiere quanto necessario affinché il Lojacono, responsabile di gravi delitti, sconti in Italia la pena comminatagli.

FRANCO CORLEONE, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Garra n. 3-04994, sulle assunzioni obbligatorie di invalidi da parte delle pubbliche amministrazioni, fa presente che la lettera alla quale si fa riferimento nell'atto ispettivo viene sem-

pre inviata a coloro che presentano domanda direttamente all'amministrazione; quanto ai posti disponibili, richiama le previsioni di cui alla legge n. 68 del 1999, ricordando che, in base al prospetto riepilogativo, i lavoratori invalidi e appartenenti alle categorie protette assunti dal Ministero della giustizia superano ampiamente la quota minima prevista dalla vigente normativa: non saranno quindi effettuate ulteriori assunzioni.

GIACOMO GARRA si dichiara soddisfatto della risposta del Governo, peraltro fornita in tempi ragionevoli; lamenta tuttavia l'omessa comunicazione dei posti residui vacanti da parte della direzione provinciale del lavoro di Catania e ritiene che la legge n. 68 del 1999, nella sua fase applicativa, si sia rivelata sostanzialmente un fallimento.

FRANCO CORLEONE, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Teresio Delfino n. 3-05230, sulle sanzioni disciplinari irrogate nei confronti di un agente di polizia penitenziaria della casa circondariale di Cuneo, fa presente che dagli elementi acquisiti presso il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria emerge che la sanzione della censura non è stata irrogata per « futili motivi », ma per violazione delle vigenti disposizioni di servizio; auspica infine la sollecita approvazione del disegno di legge che prevede il condono delle sanzioni disciplinari minori inflitte agli appartenenti al Corpo di polizia penitenziaria, tenuto conto peraltro dell'entrata in vigore del nuovo regolamento di servizio.

TERESIO DELFINO si dichiara insoddisfatto di una risposta « burocratica » in relazione ad una vicenda emblematica delle difficili condizioni in cui operano gli appartenenti alla polizia penitenziaria.

PRESIDENTE sospende la seduta fino alle 15.

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

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione alla ripresa pomeridiana della seduta sono sessanta-nove.

Discussione di un documento in materia di insindacabilità.

PRESIDENTE passa ad esaminare il doc. IV-*quater*, n. 142, relativo al deputato Sgarbi.

Comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 14*).

La Giunta propone di dichiarare che i fatti per i quali è in corso il procedimento concernono opinioni espresse dal deputato Sgarbi nell'esercizio delle sue funzioni.

Dichiara aperta la discussione.

FILIPPO BERSELLI, *Relatore*, ricorda che la Camera è chiamata a pronunciarsi con riferimento ad un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi; la Giunta propone di dichiarare l'insindacabilità delle opinioni espresse dal parlamentare.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione e passa ai voti.

La Camera approva la proposta della Giunta per le autorizzazioni a procedere.

Seguito della discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 167 del 2000: Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto (7135).

PRESIDENTE passa all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di con-

versione, avvertendo che gli emendamenti presentati si intendono riferiti agli articoli ed al titolo del decreto-legge.

Dà quindi conto delle proposte emendative dichiarate inammissibili (*vedi resoconto stenografico pag. 16*).

RINALDO BOSCO chiede di parlare sulla dichiarazione di inammissibilità delle proposte emendative, testè resa dal Presidente, che non condivide.

PRESIDENTE non può consentirlo.

PIER PAOLO CENTO nel preannunziare che i deputati Verdi voteranno a favore dell'emendamento presentato dal Governo, esprime un giudizio complessivamente favorevole alla conversione in legge del provvedimento d'urgenza, che rappresenta un punto di equilibrio tra l'impegno nei confronti degli autotrasportatori e le esigenze di tutela ambientale; ricorda tuttavia che i temi dell'autotrasporto dovranno essere ulteriormente affrontati in occasione della discussione del DPEF.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per eventuali votazioni elettroniche.

Si riprende la discussione.

ALESSANDRO GALEAZZI, rilevato che il provvedimento d'urgenza in esame appare tardivo ed incompleto, invita il Governo a farsi carico, attraverso l'accoglimento di appositi ordini del giorno, dei problemi sottesi alle proposte emendative dichiarate inammissibili; preannunzia infine l'astensione del gruppo di Alleanza nazionale nella votazione finale.

ALBERTO GAGLIARDI ritiene che il decreto-legge in discussione sia stato adottato per fini elettoralistici e non risolve i

problemi del settore. Preannunzia che i deputati del gruppo di Forza Italia si asterranno sul provvedimento.

EUGENIO DUCA ritira il suo emendamento 1. 7.

ELENA CIAPUSCI, rilevato che il decreto-legge in esame rappresenta una misura « tamponne » resa necessaria dall'esigenza di aiutare il settore dell'autotrasporto a far fronte alla concorrenza degli operatori stranieri, ricorda di aver presentato una proposta di legge che avrebbe consentito una semplificazione burocratica e un'effettiva riduzione dei costi gravanti sul comparto. Chiede infine un chiarimento in merito alla circolare INAIL sul « premio speciale artigiani » relativamente alle piccole imprese.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*, ricordato che la Commissione avrebbe espresso parere favorevole sugli articoli aggiuntivi Mammola 01. 06, 01. 07 e 01. 08, dichiarati inammissibili, auspica la presentazione di un ordine del giorno vertente sulla stessa materia.

PAOLO MAMMOLA, parlando per richiamo al regolamento, premesso che esprime perplessità circa la dichiarazione di inammissibilità relativamente ad alcune proposte emendative, lamenta che ai gruppi di opposizione non è stato concesso un tempo congruo per la presentazione di eventuali subemendamenti. Chiede pertanto, ai sensi dei commi 4 e 5 dell'articolo 86 del regolamento, una breve sospensione dei lavori per consentire la presentazione di ulteriori proposte emendative.

PRESIDENTE, pur essendo già decorso il termine per la presentazione di eventuali subemendamenti, acquisito l'orientamento del Presidente della Camera, concede un ulteriore termine di trenta minuti.

Sospende pertanto la seduta.

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE

PRESIDENTE avverte che sono stati presentati gli ulteriori subemendamenti Boghetta 0. 1. 30. 1 e 0. 1. 30. 2.

PAOLO MAMMOLA, parlando sull'ordine dei lavori, chiede al Presidente di riconsiderare la dichiarazione di inammissibilità dei suoi articoli aggiuntivi 01. 06 e 2. 017.

PRESIDENTE, modificando il precedente avviso, dichiara ammissibili l'articolo aggiuntivo Mammola 01. 06 e gli identici articoli aggiuntivi Mammola 2. 017 e Savarese 2. 01.

PIETRO ARMANI, sottolineato che il provvedimento d'urgenza in esame incide prevalentemente sugli aspetti fiscali del costo di produzione dell'autotrasporto, ritiene eticamente inaccettabile il sistema di tassazione del settore, che di fatto prevede una doppia imposta.

RINALDO BOSCO, parlando sull'ordine dei lavori, chiede al Presidente di fissare un termine più ampio per la presentazione di subemendamenti all'emendamento 1. 30 del Governo.

PRESIDENTE fa presente che l'emendamento 1. 30 è stato presentato dal Governo nella giornata di ieri: i gruppi hanno avuto quasi un giorno di tempo per la presentazione di eventuali subemendamenti.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*, accetta l'emendamento 1. 30 del Governo, esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Mammola 01. 06, nonché sugli identici articoli aggiuntivi Savarese 2. 01 e Mammola 2. 017; invita al ritiro dell'emendamento Mammola 1. 23 ed

esprime parere contrario sulle restanti proposte emendative dichiarate ammissibili.

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

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo Mammola 01. 06.

UGO BOGHETTA illustra le finalità del suo emendamento 1. 1, interamente espressivo dell'articolo 1.

ELENA CIAPUSCI ritira il suo emendamento 1. 3.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Boghetta 1. 1, nonché i subemendamenti Boghetta 0. 1. 30. 1 e 0. 1. 30. 2.

EDUARDO BRUNO dichiara voto favorevole sull'emendamento 1. 30 del Governo, interamente sostitutivo dell'articolo 1 del decreto-legge.

ENZO SAVARESE dichiara l'astensione del gruppo di Alleanza nazionale sull'emendamento 1. 30 del Governo.

UGO BOGHETTA dichiara il voto contrario dei deputati di Rifondazione comunista.

RINALDO BOSCO dichiara l'astensione del gruppo della Lega nord Padania sull'emendamento 1. 30 del Governo, ritenendo insufficienti le agevolazioni previste a favore delle imprese di autotrasporto.

PAOLO MAMMOLA dichiara l'astensione del gruppo di Forza Italia, rilevando che il provvedimento « tampone » in esame risolve solo in parte i problemi del settore.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, ricorda che il Governo si è impegnato ad

un progressivo e strutturale allineamento dei costi delle imprese di autotrasporto italiane a quelli delle imprese europee, sottolineando che l'emendamento 1. 30 del Governo rappresenta un primo passo in tale direzione.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento 1. 30 del Governo.

PAOLO MAMMOLA insiste per la votazione del suo emendamento 1. 23, del quale illustra le finalità.

UGO BOGHETTA chiede al Governo di riferire sull'attuazione di un ordine del giorno in materia di personale dell'ENAV.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, pur riconoscendo la fondatezza dell'esigenza prospettata con l'emendamento Mammola 1. 23, ribadisce l'invito a ritrarlo e manifesta la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno di analogo contenuto.

PAOLO MAMMOLA ritira il suo emendamento 1. 23, riservandosi di trasformarne il contenuto in un ordine del giorno.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Bosco 1. 14.

UGO BOGHETTA illustra le finalità del suo emendamento 1. 9 e dei successivi 1. 10 e 1. 8, ribadendo fra l'altro la necessità che il Governo ottemperi agli impegni assunti con l'accoglimento di ordini del giorno.

ENZO SAVARESE dichiara la sua contrarietà agli emendamenti Boghetta 1. 9, 1. 10 e 1. 8.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Boghetta 1. 9, 1. 10, 1. 8 e 2.1.

RINALDO BOSCO illustra le finalità del suo emendamento 2. 33.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Bosco 2. 33 e 2. 34 nonché gli emendamenti Boghetta 2. 5, 2. 6, 2. 15 e 2. 16.

UGO BOGHETTA illustra le finalità del suo emendamento 2. 17, soppressivo del comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge, raccomandandone l'approvazione.

ENZO SAVARESE dichiara che il gruppo di Alleanza nazionale esprimerà un voto contrario sull'emendamento Boghetta 2. 17 e favorevole sull'emendamento Mammola 2. 44.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boghetta 2. 17.

PAOLO MAMMOLA, sottolineate le endemiche carenze del sistema italiano dell'autotrasporto, contraddistinto, tra l'altro, da un'eccessiva « polverizzazione » delle imprese, illustra le finalità dei suoi emendamenti 2. 44, 2. 43 e 2. 45.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, ricordato che l'INAIL si è dichiarato disponibile a ridurre del 10 per cento i premi assicurativi delle imprese di autotrasporto, previa verifica del mezzo e visita dell'autista, conferma il parere contrario sugli emendamenti Mammola 2. 44, 2. 43 e 2. 45.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Mammola 2. 44, 2. 43 e 2. 45, nonché gli identici emendamenti Ciapusci 2. 18 e Mammola 2. 46; respinge altresì gli emendamenti Boghetta 2. 19, 2. 23, 2. 24 e 2. 31.

UGO BOGHETTA rileva che il provvedimento d'urgenza in esame si iscrive nel

contesto della deleteria politica dei trasporti attuata dai Governi succedutisi negli ultimi anni.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Boghetta 2. 32 e Mammola 2. 47; approva gli identici articoli aggiuntivi Savarese 2. 01 e Mammola 2. 017; respinge infine gli emendamenti Boghetta 3. 1 e 3. 2.

PRESIDENTE passa alla trattazione degli ordini del giorno presentati.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, accetta gli ordini del giorno Bocchino n. 1, Savarese n. 2, purché riformulato, Urso n. 4, Matteoli n. 5, Mammola n. 6 (*Nuova formulazione*), Caparini n. 7, Bosco n. 8 (*Nuova formulazione*), Chincarini n. 9, Cutrufo n. 12 (*Nuova formulazione*), Ciapusci n. 13, Becchetti n. 15, Gagliardi n. 16, Floresta n. 17, nel testo riformulato, Di Luca n. 18, Niccolini n. 19; accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Alborghetti n. 10; invita al ritiro dell'ordine del giorno Apolloni n. 20 e non accetta i restanti ordini del giorno presentati.

ENZO SAVARESE accetta la riformulazione del suo ordine del giorno n. 2.

PRESIDENTE constata l'assenza dei presentatori dell'ordine del giorno Volonté n. 11; si intende che vi abbiano rinunciato.

Avverte che i deputati Savarese, Riva, Voglino, Raffaldini, Tuccillo, Rognà Mannassero di Costigliole, Bosco e Teresio Delfino hanno chiesto di sottoscrivere l'ordine del giorno Mammola n. 6 (*Nuova formulazione*).

DANIELE APOLLONI ritira il suo ordine del giorno n. 20.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

ENZO SAVARESE dichiara l'astensione dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE**

ENZO SAVARESE ricorda le difficoltà in cui tuttora si dibatte il settore dell'autotrasporto, ritenendo che il Governo avrebbe dovuto fare di più e meglio per tale comparto.

RINALDO BOSCO dichiara l'astensione del gruppo della Lega nord Padania su un provvedimento d'urgenza che, sebbene necessario, non risponde all'esigenza di apportare modifiche strutturali al sistema italiano dei trasporti; esprime inoltre rammarico per il mancato recepimento di modifiche migliorative del testo.

PAOLO MAMMOLA dichiara l'astensione dei deputati del gruppo di Forza Italia, lamentando il ritardo dell'autotrasporto italiano nel contesto europeo; ricorda inoltre che rimangono insoluti rilevanti problemi strutturali, in ordine ai quali il Governo non ha dato seguito agli impegni assunti.

UGO BOGHETTA dichiara il voto contrario dei deputati di Rifondazione comunista su un provvedimento d'urgenza che, a suo giudizio, non incide sulla situazione di incertezza del settore dell'autotrasporto e non prelude ad interventi di riforma strutturale del comparto.

FRANCO RAFFALDINI, nel dichiarare il voto favorevole del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, sottolinea che il provvedimento si inquadra coerentemente in un processo di profonda riforma del settore dell'autotrasporto, nel quale il Governo è fortemente impegnato.

SERGIO ROGNA MANASSERO di COSTIGLIOLE dichiara il voto favorevole del gruppo de I Democratici-l'Ulivo su un provvedimento d'urgenza che, pur non risolvendo tutti i problemi del settore, risponde alla necessità di adottare misure

di carattere fiscale in favore delle imprese di autotrasporto italiane, che sopportano i maggiori costi in ambito europeo.

EDUARDO BRUNO, rilevato che il provvedimento risponde alla logica dell'emergenza, ponendo in essere interventi parziali, privi dell'auspicabile carattere di organicità, dichiara tuttavia il voto favorevole del gruppo Comunista.

ALBERTO DI LUCA, parlando sull'ordine dei lavori, rileva di non essere stato interpellato dalla Presidenza in merito all'eventuale votazione del suo ordine del giorno n. 18, accettato dal Governo.

PRESIDENTE si riserva di fornire una risposta nel prosieguo della seduta.

DOMENICO TUCCILLO dichiara il voto favorevole del gruppo dei Popolari e democratici-l'Ulivo sul provvedimento che, pur contenendo misure parziali, si inserisce nel processo di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto e recepisce le esigenze prospettate dalle associazioni di categoria.

PRESIDENTE precisa che, a causa di un errore materiale, l'ordine del giorno Di Luca n. 18 è stato attribuito al deputato De Luca.

ALBERTO DI LUCA chiede che il suo ordine del giorno sia posto comunque in votazione.

PRESIDENTE si riserva di valutare la possibilità di accedere alla richiesta del deputato Di Luca.

ELENA CIAPUSCI, pur giudicando il decreto-legge in discussione un provvedimento tampone, contenente misure insufficienti a sostenere la competitività delle imprese del settore, dichiara voto favorevole.

TERESIO DELFINO dichiara l'astensione dei deputati del CDU su un provvedimento che definisce « tampone »; evi-

denzia quindi la necessità di un approccio organico ai problemi dell'autotrasporto, al fine di incentivare la ristrutturazione e la razionalizzazione dell'intero comparto.

ALESSANDRO GALEAZZI, nel dichiarare l'astensione dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale, esprime valutazioni critiche sulla politica dei trasporti adottata dal Governo, che non agevola la competitività delle imprese italiane né riconosce il valore primario della mobilità.

STEFANO BASTIANONI dichiara il voto favorevole dei deputati di Rinnovo italiano, rilevando che il provvedimento d'urgenza in esame si inserisce nel complessivo quadro delle misure volte a razionalizzare e rilanciare un settore importante per lo sviluppo del « sistema Italia ».

PAOLO BECCHETTI, evidenziata l'ispirazione clientelare del provvedimento, che, a suo giudizio, si iscrive nella logica dell'erogazione di meri sussidi, ribadisce la necessità di ridurre il carico fiscale e contributivo che grava sulle imprese del settore; dichiara infine la sua astensione.

La Presidenza è autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge di conversione n. 7135.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE rileva che da più parti è stata prospettata l'opportunità di non procedere alla prevista sospensione della seduta e di proseguire nei lavori fino alle 21.

Dopo interventi dei deputati Vito, che chiede di passare alla trattazione del punto 5 dell'ordine del giorno, e Guerra, il

Presidente prende atto che non vi è consenso unanime sulla prospettata modifica dell'articolazione della seduta odierna.

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

PRESIDENTE comunica che sarà iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani il trasferimento in sede legislativa del disegno di legge n. 6638.

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

PRESIDENTE comunica che sarà iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani il deferimento in sede redigente del disegno di legge n. 7073.

Sull'ordine dei lavori.

Dopo interventi dei deputati Bono, che ribadisce l'opportunità di passare alla trattazione del punto 5 dell'ordine del giorno, Saia e Vito, il Presidente, preso nuovamente atto che non vi è consenso unanime sulle ipotesi prospettate, conformemente al calendario dei lavori, sospende la seduta fino alle 20,30.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Personale settore sanitario (4932).

PRESIDENTE riprende l'esame dell'articolo 2 del disegno di legge e degli emendamenti ad esso riferiti, avvertendo che il Governo ha presentato l'ulteriore emendamento 2. 48.

EDRO COLOMBINI insite per la votazione del suo emendamento 2. 19.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Co-

lombini 2. 19; approva quindi l'emendamento 2. 43 (ex articolo 86, comma 4-bis, del regolamento).

CARLO PACE, parlando sull'ordine dei lavori, chiede il controllo delle tessere di votazione.

PRESIDENTE dà disposizioni in tal senso (*I deputati segretari ottemperano all'invito del Presidente*).

Indice la votazione nominale elettronica sull'emendamento Cangemi 2. 16.

(Segue la votazione).

Avverte che la Camera non è in numero legale per deliberare; rinvia la seduta di un'ora.

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

PRESIDENTE rinvia la votazione ed il seguito del dibattito ad altra seduta.

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Mercoledì 12 luglio 2000, alle 9.

(Vedi resoconto stenografico pag. 66).

La seduta termina alle 21,40.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE

La seduta comincia alle 10.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 7 luglio 2000.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Danese, Frau, Li Calzi, Martinat, Mattarella, Mattioli, Micheli, Muzio, Ostillio, Petrini, Rivera, Saonara, Schietroma, Solaroli, Turrone, Visco e Vita sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare consultiva in materia di riforma fiscale ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

PRESIDENTE. Comunico che, in data 10 luglio 2000, il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare consultiva in materia di riforma fiscale ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 662, il deputato Antonio Pepe, in sostituzione del deputato Giovanni Pace, dimissionario.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni (ore 10,03).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

(Regolarizzazione della posizione di studenti iscritti ai corsi di laurea a numero chiuso nell'anno accademico 1999-2000)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Teresio Delfino n. 2-02394 e con le interrogazioni Napoli n. 3-05993, D'Ippolito n. 3-05458, Lenti n. 3-05512 e Russo n. 3-05994 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

Questa interpellanza e queste interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

Prendo atto che l'onorevole Teresio Delfino ha rinunciato ad illustrare la sua interpellanza.

Il sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica ha facoltà di rispondere.

LUCIANO GUERZONI, *Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica*. Rispondo agli atti ispettivi all'ordine del giorno che ripropongono all'attenzione del Governo e del Parlamento la questione degli accessi ai corsi universitari a numero programmato, ricordando innanzitutto la dimensione quantitativa del fenomeno che si è riproposto per l'anno accademico 1999-2000.

Alla data odierna, per l'insieme dei corsi di studio a numero programmato, al Ministero risultano presentati ricorsi da parte di 3.813 studenti. Rispetto a questi 3.813 ricorrenti — ripeto: per l'insieme dei corsi universitari a numero programmato — la giurisdizione amministrativa in primo grado ha concesso il provvedimento di sospensiva dall'esclusione dall'iscrizione per 2.483 ricorrenti ed ha negato invece il provvedimento sospensivo per 582 ricorrenti. In sede di impugnazione davanti al Consiglio di Stato del provvedimento di sospensiva, sono intervenute fino ad oggi pronunce che per 71 ricorrenti hanno confermato il provvedimento di sospensiva e pronunce che per 839 ricorrenti hanno rigettato o « messo in non essere » il provvedimento di sospensiva inizialmente adottato dal tribunale amministrativo regionale. Si tratta dunque, rispetto agli anni scorsi, di una dimensione del fenomeno quantitativamente molto più ridotta. Non di meno, per i dati che a noi risultano, abbiamo 2.483 studenti che, per effetto della pronuncia di sospensiva emanata in primo grado dal TAR, sono stati necessariamente ammessi alla frequenza dei corsi in ottemperanza di tale provvedimento. Questi studenti sono stati ammessi in via cautelativa alla frequenza dei corsi. Ovviamente il problema si ripropone oggi perché, intervenendo le pronunce del Consiglio di Stato che respingono le sospensive concesse dai TAR, abbiamo già 839 studenti (e guardando ai numeri l'orientamento del Consiglio di Stato pare essere per la negazione della sospensiva sicché tale numero è destinato a crescere), che si trovano oggi, dopo mesi di frequenza dei corsi per effetto dell'iniziale provvedimento di sospensiva, ad essere espulsi dalla frequenza dei corsi stessi.

Si tratta di un quadro quantitativamente molto più limitato rispetto al passato, ma che non di meno solleva l'iniziativa dei parlamentari interroganti e suscita anche la preoccupazione del Governo rispetto al riproporsi di una situazione che tutti ritenevamo superata con l'approvazione della nota legge 2 agosto

1999, n. 264, che — come è noto — ha conclusivamente risolto in via legislativa, almeno dal punto di vista delle norme, la tormentata questione della disciplina degli accessi ai corsi universitari a numero programmato.

Voglio ricordare — d'altronde è ricordato anche negli atti ispettivi rivolti al Governo — che noi ci muoviamo in un quadro legislativo determinato dalla sentenza della Corte costituzionale del novembre 1998 con la quale non solo fu riconosciuta — in via di principio — la legittimità della programmazione degli accessi a determinati corsi di studi universitari, ma fu ritenuta ancor più legittima la disciplina del numero programmato adottata per quei corsi per i quali la programmazione stessa discendesse da direttive comunitarie.

In sostanza, come tutti ricorderanno, la Corte costituzionale sancì che l'introduzione di una programmazione degli accessi non era costituzionalmente incompatibile; che l'introduzione di un numero programmato per l'accesso ai corsi di studio doveva avere però un fondamento legislativo, che la Corte costituzionale rinveniva nelle direttive comunitarie aventi efficacia per un'area delimitata di corsi di studio. In modo specifico, come ricordava la sentenza della Corte, per i corsi di laurea in medicina e chirurgia, in odontoiatria e protesi dentaria, in medicina veterinaria e in architettura.

A seguito della pronuncia della Corte costituzionale, che invitava il Governo e il Parlamento a disciplinare la materia in via legislativa in modo compiuto — riconoscendo non di meno già efficace e legittima la disciplina dei corsi a numero programmato laddove supportata da direttive comunitarie, come per i quattro corsi di laurea che ho ricordato — e in ottemperanza di quella stessa pronuncia, il Governo assunse l'iniziativa di un disegno di legge per disciplinare, appunto in via legislativa, la materia della disciplina degli accessi ai corsi universitari a numero programmato.

Il disegno di legge fu approvato dal Parlamento e divenne la legge 2 agosto

1999, n. 264, entrata in vigore il 17 agosto 1999. In occasione dell'esame del disegno di legge del Governo, si pose in sede parlamentare il problema della regolarizzazione per tutti gli studenti che fossero stati comunque ammessi a frequentare i corsi di studio, ovviamente limitatamente ai corsi a numero programmato, fino al 31 marzo 1999, sul presupposto che la sentenza della Corte costituzionale, intervenuta a fine novembre, chiariva e risolveva una questione che aveva dato luogo ad un contenzioso rilevante ma a corsi di studi già attivati per l'anno accademico 1998-1999, quindi praticamente ad iscrizioni chiuse.

Nelle settimane che precedettero l'approvazione della legge, al Governo vennero richiesti incontri da parte delle rappresentanze studentesche, segnatamente da quelle che avevano organizzato i ricorsi in forma collettiva contro la disciplina sul numero chiuso allora vigente: il Governo dichiarò di non opporsi ad un'eventuale regolarizzazione, qualora il Parlamento avesse assunto un'iniziativa in proposito in sede di esame del disegno di legge che sarebbe poi divenuto la legge n. 264 del 1999. Ricordo, avendo mantenuto io quei rapporti, che da parte degli studenti vi fu l'assunzione di un impegno a non organizzare più ricorsi in forma collettiva contro le esclusioni, in quanto riconoscevano che la disciplina legislativa (che era stata richiesta dalle rappresentanze studentesche ed indicata dalla Corte costituzionale) avrebbe dato una soluzione univoca alla materia.

Ci si può chiedere come mai, entrata in vigore la legge n. 264 (peraltro votata a larghissima maggioranza dal Parlamento), la quale in particolare all'articolo 5 prevede la regolarizzazione degli studenti comunque ammessi a frequentare i corsi fino al 31 marzo 1999, ci si ritrovi oggi in presenza di un nuovo, ancorché più limitato contenzioso. A causa della delicatezza della materia e della rilevanza dei diritti in gioco, devo allora ricordare un dato di carattere normativo ed applicativo delle leggi nel nostro ordinamento. La legge n. 264 entra in vigore il 17 agosto 1999;

le università, come avviene tutti gli anni per prassi consolidata pluridecennale, avevano emanato i bandi per le iscrizioni e fissato le date per le prove di ammissione ai corsi entro il 31 luglio 1999, applicando (siamo appunto al 31 luglio 1999) la normativa vigente nel momento dell'assunzione delle relative deliberazioni. È stata quindi applicata legittimamente la normativa vigente, secondo il noto brocardo per cui *tempus regit actum*. In questo caso, le amministrazioni universitarie avevano legittimamente applicato la disciplina vigente al momento delle deliberazioni dei senati accademici e dell'emanazione dei bandi. Per i corsi di studio soggetti a direttiva comunitaria, la disciplina è stata ritenuta legittima dalla Corte costituzionale, prima ancora della legge n. 264. Era quindi chiaro a tutti — lo voglio dire per la parte di responsabilità che, rappresentando il Governo, ho avuto nella vicenda — che con l'anno accademico 1999-2000 si era voltata pagina e si era applicata legittimamente da parte degli atenei la disciplina vigente fino al 17 agosto. Una nuova disposizione, che prevede il famoso termine di 60 giorni per la pubblicazione dei bandi, prima della data fissata per le prove di ammissione, contenuta nella legge n. 264, era chiaramente inapplicabile per l'anno accademico 1999-2000, essendo la legge sopraggiunta in una fase nella quale ormai il processo amministrativo era stato legittimamente attivato con la normativa vigente.

Credo che non occorra essere degli specialisti del diritto per sapere che questo è il quadro al quale legittimamente si erano attenuti gli atenei e al quale ci si sarebbe dovuti attenere in virtù di un elementare principio di legalità, con il diverso rispetto da parte di tutti.

Come è noto, sono intervenute « agenzie » non meglio precisate che hanno promosso nuovamente la raccolta dei ricorsi in forma collettiva contro i provvedimenti di esclusione al tribunale amministrativo regionale. Credo sia noto agli onorevoli interroganti che intorno a questa vicenda vi è un discreto giro di affari, affari legittimi, vale a dire parcelle pro-

fessionali, ma è chiaro che chi ha fatto ricorso in simili condizioni normative sapeva che correva un'alea rilevante essendo mutata la situazione rispetto agli anni precedenti. Era stata applicata una normativa riconosciuta legittima da parte della Corte costituzionale e poi era intervenuta la legge n. 264, ma invocare quest'ultima per un iter procedimentale che si doveva chiudere e si è chiuso prima dell'entrata in vigore della suddetta legge significa dare un'interpretazione a sostegno dell'impugnazione dei provvedimenti di esclusione piuttosto ardita, per non dire altro. Non a caso, come risulta dai dati che ho ricordato, il Consiglio di Stato sta respingendo la maggior parte delle sospensive accordate dal tribunale amministrativo regionale, soprattutto da quello del Lazio.

Questa è la situazione e credo che da un punto di vista morale e politico sia sufficientemente chiara a tutti; dal punto di vista giuridico, la questione verte sulla data di entrata in vigore, e quindi di efficacia, delle norme previste dalla legge n. 264, in particolare di quelle che prevedono che i bandi di studio devono essere pubblicati 60 giorni prima delle prove di ammissione ai corsi a numero programmato.

Tali prove, come ripeto, erano già state tutte fissate all'interno del procedimento amministrativo che gli atenei dovevano definire entro il 31 luglio e, quindi, prima dell'entrata in vigore della legge n. 264.

Ci troviamo, quindi, in una situazione delicata, perché, a ragione o a torto (ed espressa riserva su chi possa aver speculato su tale situazione), non vi è dubbio che oggi ci troviamo nella sgradevole, e in alcuni casi drammatica, situazione di centinaia di studenti che sono stati ammessi a frequentare i corsi in virtù di una sospensiva che oggi viene via via negata dalle pronunce del Consiglio di Stato.

Rispetto a tale situazione si ripropone e si richiede a gran voce un nuovo intervento di sanatoria che, intervenendo dopo la sentenza della Corte costituzionale, che ha dispiegato appieno i suoi effetti sulla disciplina delle iscrizioni al-

l'anno accademico 1999-2000, e dopo la legge n. 264, indurrebbe — è una previsione che temo si rivelerà fondata — nel facile convincimento che comunque, anche dopo aver disciplinato la materia con legge, come richiesto dalla Corte costituzionale, si avrà un contenzioso annuale che darà luogo annualmente ad una sanatoria.

Tutto ciò non ha molto a che fare con il principio di legalità, ma questa è la situazione. In presenza della quale, in questo quadro legislativo e amministrativo e tenuto conto della volontà univocamente espressa dal Parlamento meno di un anno fa con l'approvazione, a larghissima maggioranza, del disegno di legge del Governo (poi divenuto la più volte citata legge n. 264 del 2 agosto 1999) tesa ad uniformare la disciplina degli accessi ai corsi universitari a numero programmato, in conformità alle indicazioni espresse dalla giurisprudenza della Corte costituzionale, il Governo non ritiene di poter assumere nuove iniziative legislative in materia, nondimeno rimettendosi, ovviamente, alla potestà legislativa autonoma e sovrana del Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Teresio Delfino ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-02394.

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, debbo esprimere al sottosegretario Guerzoni un apprezzamento per la sua lunga, articolata e puntuale enunciazione dei fatti e della situazione amministrativa e giuridica rispetto alla questione che con la mia interpellanza e con le interrogazioni di molti colleghi oggi poniamo all'attenzione del Parlamento.

Prendiamo atto — personalmente e come gruppo — dell'attività del Governo a tale proposito e dell'attenzione con cui ha seguito questa delicata e certamente spinosa questione, anche perché, proprio facendo brevemente riferimento ad alcuni elementi da lei riferiti, non vi è dubbio che, come lei ha riconosciuto, la piena e integrale attuazione della legge n. 264 dell'agosto 1999, pur nella sua efficacia

giuridica, non poteva non essere realizzata, almeno per quanto riguarda alcuni termini.

Circa il termine di 60 giorni (da lei qui più volte richiamato) fissato per dichiarare che l'iter iniziato con la normativa pregressa può condurre ad una invalidazione o comunque ad un accoglimento dei ricorsi, alla luce dei dati da lei qui ricordati sembrerebbe che alle pronunce di sospensiva non farebbero seguito pronunce di accoglimento pieno da parte del TAR e del Consiglio di Stato dei ricorsi avanzati dagli studenti iscritti.

Al di là di una lettura attenta della legge, rispetto alla quale gli organi di giurisdizione amministrativa sovente esprimono orientamenti non univoci, il fenomeno di cui ci stiamo occupando e che quest'anno si è manifestato in misura ridotta, come dimostrano i dati da lei richiamati, merita una particolare attenzione da parte del Governo e del Parlamento. A conclusione del suo intervento lei ha detto che una nuova sanatoria potrebbe innescare sanatorie senza fine negli anni e, cioè, un contenzioso che potrebbe ripetersi ogni anno accademico. Su questo punto mi permetto di dissentire perché non c'è dubbio che alcuni margini di incertezza, la cui importanza può essere più o meno apprezzata a seconda dei protagonisti della vicenda, ancora permanevano per l'anno accademico 1999-2000. Tutto questo però non c'è per l'anno accademico 2000-2001. Pur condividendo il suo atteggiamento condiscendente verso aspetti di carattere speculativo che hanno favorito il sorgere di questo fenomeno, riteniamo che la fermezza che lei ha avvocato al Governo come esigenza di chiarezza del principio di legalità, alla fine rischia di essere pagata da molti di questi studenti che hanno fatto l'iscrizione in via cautelativa, affrontando oneri notevoli, che non tutte le famiglie sono in condizione di sopportare, solo perché quell'iscrizione rappresentava uno sbocco professionale, una ragione di vita.

Pur nel rispetto di una legge approvata dal Parlamento, occorre tenere conto di una situazione che in qualche misura si è

determinata. Apprezziamo la sottolineatura del Governo, riservandoci, poiché il Parlamento è sovrano — come ella ha ricordato — di individuare gli strumenti giuridici necessari per giungere ad una sanatoria conclusiva e definitiva che il Governo non ostacolerebbe. È un'apertura che apprezziamo e a favore della quale lavoreremo sottolineando la necessità di non penalizzare tanti studenti, molti dei quali hanno seguito questa strada nella piena consapevolezza della impossibilità di accedere a questo tipo di corsi di laurea e quindi in buona fede. Penso che noi seguiremo questa strada cercando anche di non creare sperequazioni con le situazioni sanate nell'anno precedente.

PRESIDENTE. L'onorevole Napoli ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-05993.

ANGELA NAPOLI. Grazie, signor Presidente. Onorevole sottosegretario, lei ha risposto fornendo una serie di dati e di richiami a noi ben conosciuti, proprio come legislatori della legge n. 264 del 1999. Tuttavia, ci ha lasciati fortemente perplessi per quanto riguarda la soluzione da prospettare, ovvero la soluzione che avevamo richiesto.

Signor sottosegretario, lei sa benissimo che io personalmente, in rappresentanza del gruppo di Alleanza nazionale, mi sono fatta promotrice del consenso sulla legge n. 264 del 1999, in quanto la ritenevo necessaria in base alla sentenza della Corte costituzionale n. 383 del 1998 e ritenevo altresì necessario un adeguamento degli accessi alle facoltà; in quello stesso momento, dichiarai che non mi sarei fatta più portavoce di eventuali richieste di sanatoria, in quanto intendevo che la legge valesse proprio a partire dall'anno accademico 1999-2000. Infatti, il comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 264 del 1999 (che richiama la sanatoria per le situazioni pregresse) specifica che le disposizioni di cui all'articolo 1, lettera e) (corsi universitari di nuova istituzione), acquistano efficacia a decorrere dall'anno accademico 2000-2001. Era chiaro, per-

tanto, l'intendimento del legislatore: la legge sarebbe dovuta entrare in vigore a partire dall'anno accademico 1999-2000.

Onorevole sottosegretario, lei ha richiamato la situazione degli atenei italiani: si tratta di una situazione di fatto corrispondente alla normativa vigente allora. Pertanto, gli atenei hanno bandito i concorsi — come da lei giustamente ricordato — non in base alla legge n. 264 del 1999, ma in base alla preesistente normativa; non avendo applicato la citata legge, sono venute meno due prerogative in essa contenute (precisamente all'articolo 3) che, a mio avviso, sono indispensabili proprio per evitare di generare ricorsi e contenziosi. Infatti, l'articolo 3 della legge n. 264 del 1999 prevede la predisposizione, da parte del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, dei regolamenti e delle disposizioni annuali relative alla valutazione delle prove che, come lei sa (è stato già detto più volte in passato) non sono omogenee su tutto il territorio nazionale. Lo stesso articolo 3, al comma 2, prevede una valutazione da parte degli atenei dell'offerta potenziale dei posti disponibili, con parametri ben precisi. Onorevole sottosegretario, tutto questo non è avvenuto...

LUCIANO GUERZONI, *Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica*. Lo abbiamo fatto dal 2001, onorevole Napoli.

ANGELA NAPOLI. Lo so; si è trattato di una situazione a cavallo tra due normative; gli atenei si sono trovati in una situazione e il Parlamento in un'altra. Quest'ultimo, infatti, ha approvato la legge con la volontà di renderla applicabile fin dall'anno accademico 1999-2000, ma di fatto essa non era applicabile perché, come il sottosegretario ha giustamente ricordato, i bandi di concorso scadevano entro il 31 luglio. La situazione che si è creata è quindi analoga a quella degli anni precedenti, né un'ulteriore sanatoria potrà creare situazioni nuove per il futuro, in quanto sia il Ministero dell'università sia gli atenei dovranno necessariamente dare

applicazione alla legge n. 264. Quindi non ci saranno agenzie di sorta, non ci saranno studenti che potranno presentare ricorsi, anche se sollecitati (sappiamo infatti che ci sono, ha perfettamente ragione il sottosegretario, anche situazioni illecite dietro tutti questi ricorsi).

In questo momento dobbiamo tener conto della situazione di numerosissime famiglie che hanno affrontato delle spese e di alcuni studenti ammessi con riserva, che hanno addirittura sostenuto alcuni esami e rischiano, come per esempio nell'Università di Bologna — mi è giunta ieri la notizia —, di ricevere tra breve lettere di espulsione, a seguito delle sentenze del Consiglio di Stato, con la conseguente perdita degli esami già sostenuti (concludo, Presidente).

La situazione è quindi estremamente grave, perché è vero che la legge n. 264 disciplina la materia, ma è anche vero che per l'anno accademico in corso gli studenti si sono ritrovati nella stessa situazione precedente. Lei, signor sottosegretario, ha fatto appello al Parlamento ed in questo intravediamo la disponibilità esistente, però sappiamo benissimo che il Parlamento da solo, senza una sollecitazione del Governo (peraltro, con i tempi ristrettissimi che abbiamo a disposizione prima della pausa estiva, in concomitanza anche con la fine della sessione estiva degli esami universitari), difficilmente giungerà ai risultati sperati. Non potrà quindi essere pienamente soddisfatta se il Governo non solleciterà il Parlamento ad accelerare i tempi di questa ulteriore e definitiva sanatoria, indispensabile, ripeto, per gli studenti e le loro famiglie.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Ippolito ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-05458.

IDA D'IPPOLITO. Signor sottosegretario, la ringrazio per l'ampia e dettagliata relazione che ha offerto alla nostra attenzione; ripercorrerò alcuni dei richiami da lei fatti proprio per sostenere con più forza, rispetto alle ragioni già addotte nella mia interrogazione — peraltro sot-

toscritta da numerosi colleghi, di diversi gruppi parlamentari, a sottolineare l'attenzione diffusa all'interno del Parlamento nei confronti di questo problema —, le ragioni che rendono necessario un ripensamento del Governo e del Parlamento sulla questione.

È stata richiamata la sentenza della Corte costituzionale. Al riguardo voglio ricordare — richiamandomi anche alla normativa europea in materia — che nella fattispecie non c'è una normativa comunitaria che prescriva il numero chiuso per le università; tuttavia, per alcune facoltà, come medicina, odontoiatria, veterinaria ed architettura, si richiede un adeguato standard formativo e naturalmente l'individuazione dello strumento per assicurare lo standard viene rimessa ai singoli Stati membri. Il richiamo attiene proprio alla sentenza della Consulta la quale, mi pare, ebbe modo di rilevare che queste direttive avrebbero dovuto essere tenute presenti nella definizione dei bandi da parte degli atenei e quindi avrebbero dovuto comportare un'adeguata corrispondenza fra studenti iscritti e potenzialità ricettive e didattiche dei singoli atenei.

Non vi è dubbio, signor sottosegretario, che la legge n. 264 del 1999 rappresenta un punto fermo e un momento di sintesi ampiamente condivisi dal Parlamento, ma è di tutta evidenza la specialità della condizione che stiamo considerando. È altresì evidente lo spirito che è alla base di quella legge e che ha orientato il Parlamento. Ritengo che, proprio recuperando lo spirito di quella legge, dobbiamo considerare la possibilità di regolarizzare la situazione attuale. Un nuovo provvedimento? Non so se lo strumento più opportuno sia quello del nuovo provvedimento o se non sia meglio, viceversa, estendere gli effetti della legge già approvata da questo Parlamento. Infatti, un dato è certo: la situazione che si è verificata oggi presenta analogie evidenti con quella già regolarizzata.

La legge, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'agosto 1999, è entrata in vigore il 21 agosto, quindi, successivamente ai decreti ministeriali che avevano assegnato

i posti ai vari atenei e, naturalmente, successivamente ai richiamati bandi di concorso. Pertanto, la normativa di riferimento da tenere presente, come lei ha sottolineato, è quella precedente, vale a dire la legge 21 luglio 1997, n. 245. Tuttavia, se questo è vero, è evidente che vi è un periodo di transizione, quello che stiamo considerando, vale a dire un periodo in cui, in attesa della concreta attuazione della nuova disciplina introdotta con la legge n. 264 del 1999, ma applicabile a partire dall'anno accademico 2000-2001, come è stato inconfutabilmente riconosciuto dai vari TAR e dallo stesso Consiglio di Stato, le posizioni giuridiche degli interessati non risultano essere soggette ad una normativa chiara e definitiva. Pertanto, anche recependo le indicazioni della Consulta, come del resto il Parlamento ha già fatto, ritengo che una considerazione sulla possibilità di estendere gli effetti della legge — con un differimento dei termini o con una qualsiasi altra soluzione tecnico giuridica vagliata attentamente prima dal Governo e, se necessario, anche dal Parlamento — incontri comunque un'oggettiva difficoltà.

È ovvio, del resto, che non possiamo non preoccuparci del rischio di azioni a carattere speculativo, ma voglio ricordare, signor sottosegretario, in primo luogo l'interesse delle famiglie e dei giovani che gli atenei hanno comunque ammesso a frequentare, dal momento che questi giovani hanno già sostenuto alcuni esami e hanno sostenuto spese notevoli per la frequenza ai corsi.

Vorrei altresì ricordare che non vi sarebbe alcun aggravio ulteriore per gli atenei che hanno già provveduto ad integrare nei loro corsi tali studenti. Non dimentichiamo inoltre che si verificherebbe l'abbandono di queste facoltà e che vi sarebbe, una disponibilità di posti maggiore se i bandi fossero stati adeguati a quelle direttive alle quali anche la Consulta aveva fatto riferimento.

Come ha già detto qualche collega prima di me, non dobbiamo dimenticare, infine, il diffidente giudizio dei TAR che rischia di perpetrare una situazione di

disparità e di iniquità che abbiamo già voluto sanare con una legge approvata dal Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Cangemi ha facoltà di replicare per l'interrogazione Lenti n. 3-05512, di cui è cofirmatario.

LUCA CANGEMI. Signor Presidente, signor sottosegretario, lei mi perdonerà l'asprezza iniziale, ma desidero preliminarmente rivolgerle un invito. In questo dibattito e negli altri che spero seguiranno su questo argomento, vorrei che fossero lasciati da parte le questioni relative al principio di legalità e i toni moralistici. Lo dico per più ragioni. La prima è di merito. Qui siamo di fronte ad un conflitto tra giovani che vogliono affermare il proprio diritto allo studio e chi impone un divieto.

LUCIANO GUERZONI, Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica. Il Parlamento!

LUCA CANGEMI. Una parte del Parlamento ma non la nostra parte che ha votato contro la normativa n. 264, signor sottosegretario!

Siamo quindi di fronte a chi impone un divieto e a chi si batte per affermare un diritto. Signor sottosegretario, le rivolgo questo invito perché non è la prima volta che lei assume questo atteggiamento. Già l'anno scorso — ne fanno fede i verbali dei lavori di quest'aula e della Commissione cultura — è emerso questo atteggiamento che non è utile a risolvere i problemi.

Quanto poi al fatto che delle rappresentanze studentesche (da lei incontrate in passato) avrebbero assunto certi impegni, ma non si sa a nome di chi, ritengo non possa esserci alcuna rappresentanza studentesca che si impegni a fare in modo che gli studenti, i giovani, non ricorrano a tutti i mezzi per affermare il proprio diritto allo studio. Infatti, migliaia di giovani hanno iniziato un'azione legale; inoltre, in questi giorni centinaia di giovani si stanno mobilitando, occupando le università, i rettorati (come è avvenuto a

Catania) e credo che verranno a manifestare anche sotto il suo Ministero. Siamo quindi di fronte a questa situazione. Lasciamo da parte i toni moralistici e guardiamo al merito della questione.

LUCIANO GUERZONI, Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica. Principio della legalità!

LUCA CANGEMI. Questione che non può non partire da un dato macroscopico, signor sottosegretario: gli studenti di cui parliamo sono nella stessa condizione degli studenti regolarizzati in base alla legge n. 264 del 1999. Questo non sono io a dirlo ma gli organi giurisdizionali, gli organi di questa Repubblica, come del resto è riportato nei testi dei documenti di sindacato ispettivo al nostro esame.

Siamo quindi di fronte ad una disparità di trattamento assolutamente evidente. Ciò che lei ha detto rispetto alle decisioni del Consiglio di Stato è del tutto artificioso. Lei, che è un profondo conoscitore della materia e delle vicende che si sono sviluppate intorno alla stessa, sa che si sta ripetendo esattamente quanto è avvenuto l'anno scorso. Ed infatti anche l'anno scorso, prima del varo della legge n. 264, il Consiglio di Stato aveva annullato le ordinanze di sospensione. Ci troviamo quindi dinanzi alla stessa situazione e non si può, per un principio elementare di parità di condizioni, che profilare la stessa soluzione legislativa.

Signor sottosegretario, lei ci ha detto che il Governo non ritiene di poter assumere iniziative di sanatoria; si affida al Parlamento e valuterà le iniziative di quest'ultimo. Da tempo, alcuni parlamentari hanno già assunto delle iniziative. La nostra proposta di legge di sanatoria è del 30 marzo di quest'anno, poi ne sono state presentate altre proposte su questa specifica materia. Però per portare avanti una discussione onesta e seria dobbiamo renderci conto che, visti i tempi che ha il Parlamento, una operazione simile a quella dell'anno scorso non può non incontrare grandi difficoltà se manca un

impegno vero da parte del Governo. L'atteggiamento di rimettersi al Parlamento vuole impedire che, di fatto, si giunga ad una soluzione.

Signor sottosegretario, le pongo anche altre questioni perché vi è la soluzione legislativa e vi sono altri aspetti da considerare. Innanzitutto, le chiedo se il suo Ministero sia disposto a dare indicazioni prima della sentenza di merito del TAR affinché gli studenti ammessi con riserva ai corsi di laurea non siano espulsi. Che cosa risponde il Governo? Siamo di fronte ad una situazione drammatica da questo punto di vista. Se non ho informazioni errate, proprio in queste ore, abbiamo registrato un rinvio, probabilmente di mesi, della decisione del TAR del Lazio rispetto alla sentenza di merito; vi è il rischio concreto che molti studenti siano espulsi dai corsi di laurea e dall'università con conseguenze drammatiche: pensiamo alla questione del rinvio del periodo di leva per i ragazzi o al percorso di studio intrapreso e che potrebbe essere bruscamente interrotto. Il Governo ha responsabilità immediate, rispetto alle quali deve assumere una posizione. Da parte nostra, a livello parlamentare, ma anche nella società e nelle università, vi è l'impegno fermissimo ad affermare il diritto allo studio contro il numero chiuso.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Russo: si intende che abbia rinunciato a replicare per la sua interrogazione n. 3-05994.

***(Estradizione in Italia
di Alvaro Lojacono)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Gasparri n. 3-04682 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Il sottosegretario di Stato per la giustizia ha facoltà di rispondere.

FRANCO CORLEONE, Sottosegretario di Stato per la giustizia. Presidente, rispondo all'interrogazione dell'onorevole

Gasparri per quanto riguarda la parte di merito, non per valutazioni e osservazioni che possiamo considerare ultronee.

Alvaro Lojacono fu arrestato l'8 giugno 1988 in Svizzera. La procedura per l'estradizione non ebbe esito positivo poiché egli era cittadino di quello Stato. L'autorità giudiziaria elvetica procedette, tuttavia, nei confronti del Lojacono per l'omicidio del giudice Tartaglione ed altri reati connessi, condannandolo alla pena complessiva di anni diciassette di reclusione; tale pena fu dal Lojacono interamente espiata. La condizione di cittadino svizzero e la sua permanenza nel territorio di quello Stato non hanno consentito finora la sua estradizione in Italia.

Il 2 giugno di quest'anno, con un'operazione congiunta della polizia italiana e francese, il Lojacono è stato arrestato in Corsica, dove si era recato per una vacanza, in esecuzione di ordine di carcerazione emesso dalla Procura generale presso la corte d'appello di Roma, in data 7 gennaio 1998, per espiare la pena dell'ergastolo. A seguito dell'arresto, con provvedimento del 5 luglio, il Ministero della giustizia ha attivato la procedura per l'estradizione del Lojacono dalla Repubblica francese, in base alle norme della convenzione europea firmata a Parigi il 13 dicembre 1957, come integrata dalla convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen sottoscritta il 19 giugno 1990. La richiesta di estradizione non ha riguardato la condanna per l'omicidio Tartaglione al fine di evitare possibili questioni che potrebbero insorgere per avere il Lojacono, come si è detto, interamente espiato la pena inflitta per tale reato dall'autorità giudiziaria elvetica. Aggiungo che, nei prossimi giorni, è prevista una decisione della magistratura francese, in particolare della corte d'appello di Bastia, per rendere definitivo il provvedimento di arresto, nel qual caso la procedura farà un passo avanti verso l'estradizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Gasparri ha facoltà di replicare.

MAURIZIO GASPARRI. Signor Presidente, prendo atto della risposta del Governo.

Lo scopo della mia interrogazione era sollecitare un intervento ulteriore e richiamare l'attenzione su una vicenda che ha colpito molto l'opinione pubblica; infatti, oltre all'omicidio Tartaglione, ricordato dal sottosegretario, il Lojacono è stato condannato all'ergastolo per il sequestro e l'uccisione di Aldo Moro, episodio che coinvolse anche la scorta con l'uccisione di numerosi esponenti delle forze dell'ordine.

Ovviamente, nel rispetto dei trattati internazionali e delle procedure che lei ha richiamato in precedenza e che riguardano la magistratura francese, auspico che il Governo incalzi, nei limiti delle competenze, delle normative e dei trattati vigenti, le autorità d'oltre confine affinché il Lojacono, protagonista di molte vicende nel corso della sua lunga storia terroristica, possa scontare la pena dell'ergastolo in Italia.

Dichiarando soddisfazione per le notizie fornite e speranza in ordine agli adempimenti del Governo, ricordo che il Lojacono ha contraddistinto con la sua presenza, se così possiamo dire, molte vicende. Il primo episodio che lo pose in evidenza fu l'uccisione di uno studente greco, Mikis Mantakas, che desidero ricordare. Si tratta di uno studente che militava in Italia nelle file della destra e che fu ucciso nel 1975 durante scontri scoppiati a piazza Risorgimento, a non molta distanza dalla Camera dei deputati. Da allora — eravamo nel 1975 — si innescò una spirale di violenza che, se fosse stata stroncata prima, probabilmente (ma questa è una considerazione opinabile) avrebbe impedito una serie di violenze ulteriori: l'omicidio Tartaglione richiamato, il sequestro e l'uccisione di Aldo Moro e della sua scorta. Ebbene, all'inizio della sua attività terroristica, il Lojacono fu protagonista dell'uccisione di un militante di destra.

Mi auguro che il Governo intenda impegnarsi affinché il Lojacono, nonostante le vicissitudini ricordate, la cittadi-

nanza svizzera, l'aver espiato una parte delle meritate condanne e delle colpe di cui si è reso responsabile, possa scontare la condanna dell'ergastolo in Italia. Spero che il Governo dia seguito agli impegni qui assunti.

(Assunzioni obbligatorie di invalidi da parte delle pubbliche amministrazioni)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Garra n. 3-04994 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

Il sottosegretario di Stato per la giustizia ha facoltà di rispondere.

FRANCO CORLEONE, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, con riferimento ai quesiti posti con l'atto di sindacato ispettivo presentato dall'onorevole Garra, abbiamo assunto le informazioni necessarie presso la direzione dell'organizzazione giudiziaria del Ministero, che ha comunicato che la lettera tipo alla quale si fa cenno nell'interrogazione è stata sempre inviata, già prima dell'entrata in vigore della legge n. 68 del 1999, a chi avesse presentato domanda direttamente all'amministrazione proprio per spiegare che le assunzioni avvengono solo tramite gli uffici di collocamento.

Per quanto riguarda l'indicazione dei posti disponibili, va chiarito che il Ministero ha già trasmesso agli uffici provinciali per il servizio di collocamento obbligatorio, come previsto dall'articolo 9 della legge 12 marzo 1999, n. 68, gli elenchi nominativi dei lavoratori appartenenti alle categorie di cui agli articoli 1, comma 4, e 18, comma 2, della stessa legge, in servizio nelle province al 31 dicembre 1999.

Ha inoltre trasmesso ai predetti uffici provinciali il prospetto riepilogativo relativo al numero complessivo dei lavoratori in questione assunti dal Ministero della giustizia. Da tale prospetto — che metto a disposizione dell'onorevole Garra — si evince che l'amministrazione giudiziaria alla data del 31 dicembre aveva assunto complessivamente 3.803 lavoratori dipen-

denti appartenenti alle categorie protette, a fronte di una quota riservata a tali persone pari a 3.155 unità.

Avendo superato di gran lunga la quota minima di lavoratori da assumere ai sensi della legge n. 482 del 1968, come modificata dalla più volte citata legge n. 68 del 1999, ovviamente il Ministero non provvederà allo stato ad ulteriori assunzioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Garra ha facoltà di replicare.

GIACOMO GARRA. Ricevo dalle organizzazioni degli invalidi del lavoro e da organizzazioni similari documenti e ordini del giorno con i quali si rimarca il seguente dato (quello che sto per dire va al di là della vicenda sulla quale ha risposto il sottosegretario Corleone): la legge n. 68 del 1999 ha finito con il funzionare sanzionando gli invalidi e gli appartenenti alle categorie protette.

Ciò si è verificato per due ordini di ragioni. La prima è quella della contrazione delle percentuali dal 15 al 7-8 per cento rispetto al totale degli organici. La seconda è relativa ai falsi invalidi che finiscono con il lasciare disoccupati gli invalidi! Mi riferisco soprattutto agli invalidi del lavoro i quali fanno parte di una categoria che non si è mai imboscata, ma alla quale lo svolgimento dell'attività lavorativa ha provocato una disabilità, un infortunio o una malattia professionale che ne ha ostacolato la prosecuzione dell'attività lavorativa.

Mi rendo conto che il Ministero della giustizia aveva superato il tetto delle vacanze, delle quote di riserva, già in base alla legge precedente; è chiaro che a seguito della contrazione operata dalla legge n. 68 del 1999 in ordine alle percentuali di riserva tutto questo ha comportato la scomparsa di « scoperture ».

Non ho quindi motivi per non prendere atto di questa risposta, che oltretutto non è sopravvenuta a distanza di anni luce come sovente accade nel caso degli atti ispettivi, ma ad una distanza di tempo ragionevole. La mia interrogazione è stata

infatti presentata nel gennaio del 2000: è accettabile che si discuta a distanza di sei mesi un atto di sindacato ispettivo!

Detto questo, vorrei fare un'ulteriore segnalazione al rappresentante del Governo: vi è un bagaglio sanzionatorio, previsto dalla legge n. 68 del 1999, che non ha spaventato nessuno. Infatti, alla data del 31 marzo dovevano essere comunicati dagli enti pubblici e dalle imprese private i dati richiesti; alla data del 30 di giugno sarebbe dovuta scattare da parte delle direzioni provinciali del lavoro la segnalazione alle varie ditte e ai vari enti delle vacanze esistenti (e malgrado l'abbassamento dell'aliquota, in qualche ente può anche verificarsi!). In ogni caso, il rendere noto che non vi sono vacanze è comunque un servizio che viene reso alla collettività per evitare quelle speculazioni che si accompagnano alla facile presentazione di domande volte ad ottenere la cosiddetta assunzione privilegiata. Rimango di stucco quando leggo che un ente pubblico operante in provincia di Catania comunica che la direzione provinciale del lavoro, al 30 giugno, non comunicherà le « scoperture » dei posti relativi a quell'ente. Non è possibile che, sia pure negative, vengano omesse le comunicazioni di legge. Ciò non si collega necessariamente alla risposta del sottosegretario, ma è un allarme che desidero lanciare.

Mi rendo conto infatti che le risposte saranno sovente di quel tenore (con la legge n. 68 e con l'abbassamento delle aliquote non vi sono « scoperture »), ma non è possibile che gli enti pubblici e le aziende vengano lasciate nel silenzio totale, cioè che non vengano loro comunicate le « scoperture ». Invece, è giusto che, se non vi sono, venga comunicata l'assenza delle « scoperture ». Probabilmente, il tema delle comunicazioni dirette all'ufficio provinciale del lavoro e delle segnalazioni di competenza di queste ultime, dovrà essere oggetto di un mio ulteriore atto ispettivo indirizzato al ministro del lavoro. Non è possibile che i dati, sia pure

negativi, circa la carenza di « scoperture » non vengano comunicati agli enti e non siano resi di pubblica ragione.

Quindi, mentre mi dichiaro soddisfatto della risposta puntuale fornita dal sottosegretario, debbo però dire che complessivamente l'operatività della legge n. 68 si è rivelata quasi un fallimento. La ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

(Sanzioni disciplinari irrogate nei confronti di un agente di polizia penitenziaria della casa circondariale di Cuneo)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Teresio Delfino n. 3-05230 (*vedi l'allegato A – Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

Il sottosegretario di Stato per la giustizia ha facoltà di rispondere.

FRANCO CORLEONE, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Con riferimento all'interrogazione dell'onorevole Teresio Delfino, avendo assunto informazioni presso il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria posso rispondere ricostruendo questa vicenda che, comunque, fa parte della storia minore.

L'episodio cui si riferisce l'interrogante riguarda il comportamento posto in essere da un agente in servizio presso la Casa circondariale di Cuneo che, in violazione di precise disposizioni, si allontanava dal posto di lavoro senza alcuna autorizzazione per recarsi a consumare un pasto al sacco presso un locale denominato « Sala IBM » ove vige espresso divieto di accesso ai non addetti, trasgredendo così anche al divieto di consumare pasti fuori dalla locale mensa agenti.

Non si è trattato quindi, come esposto dall'onorevole Delfino, dell'acquisto di un panino imbottito venduto da un distributore automatico sito nella Casa circondariale. All'agente peraltro non è stato negato alcun diritto alla difesa. Infatti, alla richiesta da lui avanzata di ottenere copia degli ordini di servizio la direzione ha

chiesto che venissero specificati gli atti oggetto di interesse con l'indicazione dei relativi estremi e rispetto a questa richiesta l'agente non ha provveduto. Parimenti, non vi è stata alcuna discordanza tra la relazione dell'ispettore e la nota di contestazione degli addebiti a firma del direttore in quanto in entrambi gli atti si parla di pasto e non di panino.

Da quanto sopra rappresentato emerge che la sanzione della censura, avverso la quale non è stato presentato alcun ricorso, è stata irrogata non per futili motivi ma perché l'agente con il proprio comportamento ha violato le vigenti disposizioni di servizio.

Voglio aggiungere, però, che il Governo ha precisa consapevolezza del fatto che, in molti casi, vi è una diffusione di provvedimenti sanzionatori che si può ritenere adottati per futili motivi o per lievi mancanze. Proprio per tale ragione, il Governo ha presentato un disegno di legge che è stato approvato lo scorso 5 luglio dalla Commissione giustizia e che ci auguriamo venga esaminato rapidamente dall'Assemblea, anche perché, fra l'altro, ha pochissimi articoli. Il disegno di legge è appunto finalizzato a condonare le sanzioni disciplinari minori inflitte agli appartenenti al Corpo di polizia penitenziaria, peraltro in relazione all'approvazione del nuovo regolamento di servizio del Corpo.

Credo che tale iniziativa legislativa possa essere valutata positivamente al fine di superare una serie di provvedimenti che per molti agenti del Corpo di polizia penitenziaria costituiscono un problema da risolvere definitivamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Teresio Delfino ha facoltà di replicare.

TERESIO DELFINO. Signor sottosegretario, devo dichiarare la mia insoddisfazione per la sua risposta, poiché, al di là della sua disponibilità, mi sembra che in essa vi sia una venatura troppo burocratica. Non so quali informazioni abbia assunto, a parte le normali vie gerarchiche, sulla vicenda oggetto della mia interrogazione, che sicuramente appartiene

ad una storia che non definirei minore, perché è la storia quotidiana della dura, difficile vita degli agenti di polizia penitenziaria. Questa è la questione che si pone in relazione alla vicenda esemplare che abbiamo voluto qui richiamare!

Tutti sanno qual è la realtà specifica del personale della polizia penitenziaria nell'attuale situazione di sovraffollamento delle carceri (con 15 mila detenuti in più, secondo i dati dello stesso ministro): il personale di polizia penitenziaria, in tale situazione, è infatti obbligato a sobbarcarsi ulteriori durissime fatiche oltre alle già pesantissime richieste dal lavoro ordinario. Questa è la realtà che ho voluto denunciare attraverso l'ordinaria vicenda quotidiana che ho richiamato nella mia interrogazione. Nel grande progetto sicurezza presentato dal ministro si dichiara che vi saranno fondi per la formazione, l'edilizia penitenziaria, le istituzioni per il recupero e il reinserimento dei detenuti, un ulteriore adeguamento degli organici, provvedimenti per l'accelerazione dei processi eccetera, ma si trascura proprio la parte relativa agli agenti di polizia penitenziaria, la cui realtà so essere durissima, anche in base a mie conoscenze personali.

Occorre allora valutare attentamente la condizione in cui vivono e lavorano le persone che svolgono questo durissimo e faticoso lavoro. Siamo assolutamente sensibili alle esigenze e ai problemi dei carcerati, ma vorremmo anche sapere se vi sia un programma chiaro, specifico per rendere migliori, più umane le condizioni di vita degli agenti di polizia penitenziaria. In tal senso, la sua risposta alla mia interrogazione non mi soddisfa, signor sottosegretario, anche se in chiusura ha richiamato un provvedimento che dimostra come vi sia un minimo di consapevolezza del fatto che vi è una realtà troppo gerarchica, di stampo militare, nella gestione del personale degli agenti di polizia penitenziaria. Rispetto alla fatica che fanno questi lavoratori, invece, si dovrebbe avere un atteggiamento non dico di clemenza, ma sicuramente volto ad affrontare realisticamente la situazione, offrendo occasioni di aggiornamento, di

formazione o anche possibilità di turnazione più consoni alla necessità di svolgere un servizio migliore in un ambiente che, comunque, è sempre carico di tensione, soprattutto in questi ultimi tempi.

Questa era la segnalazione che volevo fare attraverso la mia interrogazione, rispetto alla quale ho elementi differenti; signor sottosegretario, alla fine, la stanchezza di questi agenti è tale che non fanno più nemmeno ricorso contro azioni vessatorie. Sarebbe necessario, invece, un atteggiamento di comprensione e di responsabilità nei confronti del personale degli agenti di polizia penitenziaria. Non dico che tutti gli agenti siano ottimi, ma il Parlamento e il Governo, in particolare, si devono rendere conto della situazione di difficoltà ed anche che i rapporti fra agenti e superiori, sovente, non corrispondono all'impostazione che può favorire un clima migliore, più adeguato per un lavoro nelle nostre carceri, che sicuramente è molto delicato.

Comunque, desidero ringraziare il sottosegretario e mi auguro che voglia assumere ulteriori informazioni ed iniziative al riguardo.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Suspendo la seduta fino alle 15.

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

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Aleffi, Amoruso, Vincenzo Bianchi, Brancati, Camoirano, Cardinale, Corleone, D'Ippolito, Evangelisti, Giacalone, Gnaga, Lento, Mancina, Olivo, Polenta, Pozza Tasca, Risari, Selva e Serafini sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono sessantanove (*Commenti*

dei deputati del gruppo della Lega nord Padania), come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'allegato A al resoconto della seduta odierna.

CESARE RIZZI. Ogni volta aumentano!

Discussione di un documento in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente documento:

Relazione della Giunta per le autorizzazioni a procedere sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi pendente presso il tribunale di Salerno, per il reato di cui agli articoli 81 e 595, primo e secondo comma, del codice penale, nonché all'articolo 30 della legge 6 agosto 1990, n. 223, in relazione agli articoli 13 e 21 della legge n. 47/48 (diffamazione aggravata) (Doc. IV-quater, n. 142).

Ricordo che a ciascun gruppo per l'esame del documento, è assegnato un tempo di cinque minuti (10 minuti per il gruppo di appartenenza del deputato Sgarbi). A questo tempo si aggiungono 5 minuti per il relatore, 5 minuti per richiami al regolamento e 10 minuti per interventi a titolo personale.

La Giunta propone di dichiarare che i fatti per i quali è in corso il procedimento concernono opinioni espresse dal deputato Sgarbi nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

(Discussione - Doc. IV-quater, n. 142)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Berselli.

FILIPPO BERSELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Sgarbi è imputato del reato di diffamazione davanti al tribunale penale di Salerno in riferimento a due distinti episodi verificatisi nel corso di due puntate della trasmissione *Sgarbi quotidiani* andate in onda su *Canale 5* il 13 e il 19 aprile 1994.

Nella puntata del 13 aprile 1994 si addebita all'onorevole Sgarbi di aver pronunciato le seguenti frasi: «...da qualche settimana, cioè da quando abbiamo votato, i giudici sono latitanti, non c'è più la mafia, non c'è più la corruzione, non ci sono più le «penne pulite» e le «penne sporche», non ci sono più le «mani pulite» e le «mani sporche», non si sente più... Vi ricordate? Improvvisamente, poco prima delle elezioni, c'era sempre qualche giudice da Palmi, da Palermo, da Roma, da Milano, che chiedeva l'arresto, un arresto che non poteva che essere immediato (per pericolosità), di uomini che a tutti sembravano all'evidenza non pericolosi. C'era una situazione, che io per due anni ho indicato, in cui, senza necessità, senza urgenza, si chiedeva e si procedeva all'arresto di decine di persone. Ora quelli non sono più pericolosi. Improvvisamente non è più urgente arrestare: il procuratore Borrelli, il sostituto procuratore Colombo, il procuratore Cordova, il procuratore Caselli dormono (...). Perché improvvisamente i loro mandati di cattura non ci sono più? Sono venti giorni che l'Italia non è più in pericolo? O le elezioni hanno portato finalmente una chiarezza ed un'onestà e chissà quale maggiore controllo contro i delinquenti? Ma siccome questo non è ancora avvenuto perché i delinquenti ci sono ancora (...), come mai l'esigenza di rinviare a giudizio il sottoscritto per aver detto del giudice Cordova — cosa che ripeto, e l'ho detto in Parlamento — che «Lei, contro la giusta protezione che il Parlamento dà alle opinioni, ha rinviato a giudizio il sottoscritto»? Perché lo ha fatto in quel momento? (...) Un rinvio a giudizio che riguarda il fatto che io avrei

detto del giudice Cordova (che viene definito — l'ho trovato su *Sette* del *Corriere della Sera* — «mastino»: viene definito mastino per la faccia che ha) io avrei detto «un uomo come quello con una faccia da attore potrebbe fare il poliziotto o il cane del poliziotto» (...). Su questo (...): e intanto, subito dopo, altra querela a Sgarbi, sempre del giudice Cordova, il quale querela Sgarbi perché ho detto che non sarebbe giusto spendere (...) i soldi dello Stato per inviare i carabinieri dalla Calabria, da Palmi, a Pesaro, per sequestrare gli elenchi degli iscritti al Rotary. Per avere detto questa frase sono stato querelato. Perché? Per intimidire? Querele per creare sospetti sulle persone, e tutto questo sempre e soltanto prima della campagna elettorale. Abbiamo detto che la magistratura faceva un'azione politica: ne abbiamo la prova? (...) Ebbene, io penso che intanto c'è una buona ragione d'orgoglio per essere talvolta querelati da magistrati».

Nella trasmissione del 19 aprile 1994 l'onorevole Sgarbi avrebbe pronunciato le seguenti frasi: «... Agostino Cordova, procuratore del tribunale di Napoli, ha deciso di giocare d'anticipo: invece di arrestare lunedì mattina Di Donato lo arresta di sabato, perché non soltanto ci sia la coincidenza con l'altra notizia dell'elezione dei Presidenti di Camera e Senato, ma perché sia Cordova ad arrestare per primo un ex parlamentare. Quindi un'azione volutamente esibizionista: mentre Milano ha avuto il primato dell'inchiesta (perché ha cominciato con Di Pietro e gli altri la grande indagine su Craxi e sugli altri socialisti) Napoli era sempre un po' in ritardo. Questa volta hanno il primato: sono stati i primi ad arrestare un ex parlamentare. È qualcosa di disgustoso e inaccettabile: cioè per motivi di spettacolo, per motivi di primato, per dire «noi siamo i primi» si mette un uomo in carcere, umiliandolo sui giornali ... e poi ... Quindi chi lo ha arrestato ha violato il codice. Dovrebbe essere arrestato il magistrato che ha voluto arrestare Di Do-

nato, perché è evidente la flagranza del reato, è evidente la mancanza di rispetto (gravissima per un magistrato) della legge: volutamente, per esibizionismo, per manierismo, per spettacolo, per coincidenza, sulla pelle di una persona di cui si parla (solo perché i giornali ne parlano — ma questo vale per tanti altri di cui non si parla, ma la cui pena è identica —) si è stabilito quell'arresto. Quindi io continuo a chiedere, e chiedo ai magistrati, che arrestino per flagranza di reato chi ha voluto in carcere Di Donato».

La Giunta ha esaminato la questione nelle sedute del 7 e del 28 giugno 2000: nella prima seduta ha ascoltato, come è consuetudine, il deputato interessato. Nel corso delle sedute ed in seguito all'esame della documentazione prodotta, nella Giunta è emerso il convincimento che le opinioni espresse nelle trasmissioni citate — riportate sopra — costituiscano la proiezione esterna di temi e di argomentazioni che in svariate occasioni erano state oggetto dell'attività parlamentare in senso stretto, posta in essere dell'onorevole Sgarbi. Tale proiezione esterna era stata espressa in un contesto storico nel quale le questioni sollevate nelle trasmissioni televisive rappresentavano un argomento di stretta attualità politica e di cronaca.

L'esame della Giunta è stato accurato ed ha tenuto conto anche delle differenziazioni di fatto che i due episodi — ciascuno di essi è infatti riferito, come si è visto, a puntate distinte del medesimo programma televisivo — possono indubbiamente presentare. Al fine di consentire alla Giunta non solo un esame analitico delle fattispecie, ma anche una deliberazione differenziata in ordine a ciascuna di esse, il relatore ha proposto alla Giunta di procedere ad una votazione per parti separate, nella quale la prima deliberazione fosse riferita alle frasi pronunciate e trasmesse il 13 aprile 1994, e la seconda a quelle relative alla trasmissione del 19 aprile successivo.

Per le prime, difatti, il nesso funzionale con l'attività parlamentare dell'onorevole Sgarbi appare del tutto manifesto e per tale ragione il relatore, nel dibattito in

Giunta, ha potuto subito formulare la proposta di considerarle ricadenti nella prerogativa di cui all'articolo 68, primo comma, della Costituzione. Per le frasi trasmesse il 19 aprile successivo il nesso funzionale, pur sussistente, può non risultare di evidenza altrettanto immediata; la conclusione del relatore è stata quindi formulata, nel corso della seduta della Giunta, al termine del dibattito; ciascun componente ha potuto in tal modo formare il proprio convincimento, sulla questione che era chiamato ad esaminare, in modo del tutto indipendente dalla valutazione del relatore.

Al termine del dibattito il relatore, ribadendo la richiesta di votazione per parti separate, ha confermato la valutazione di insindacabilità delle opinioni espresse nella prima trasmissione televisiva ed ha proposto analoga valutazione per le opinioni espresse nella seconda trasmissione. La Giunta ha accolto, con separate deliberazioni, entrambe le proposte: nel primo caso, all'unanimità.

Per tali ragioni, la Giunta per le autorizzazioni a procedere ha dato mandato al relatore di riferire all'Assemblea nel senso di ritenere insindacabili, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, le opinioni espresse dall'onorevole Sgarbi sia nella prima sia nella seconda trasmissione televisiva.

PRESIDENTE. Non vi sono iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione.

(Votazione - Doc. IV-quater, n. 142)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Pongo in votazione la proposta della Giunta di dichiarare che i fatti per i quali è in corso il procedimento di cui al Doc. IV-quater, n. 142, concernono opinioni espresse dal deputato Sgarbi nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

(È approvata).

Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 22 giugno 2000, n. 167, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto (7135) (ore 15,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 22 giugno 2000, n. 167, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto.

Ricordo che nella seduta di ieri si è svolta la discussione sulle linee generali ed ha replicato il rappresentante del Governo, avendovi il relatore rinunciato.

(Esame degli articoli - A.C. 7135)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto-legge 22 giugno 2000, n. 167 (*vedi l'allegato A - A.C. 7135 sezione 1*), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A - A.C. 7135 sezione 2*).

Avverto che gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi presentati sono riferiti agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A - A.C. 7135 sezione 3*).

Avverto altresì che non sono stati presentati emendamenti riferiti all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Avverto che la Presidenza della Camera, conformemente agli indirizzi assunti dalla presidenza della IX Commissione (Trasporti) in sede referente nella seduta del 5 luglio scorso, non ritiene ammissibili a norma dell'articolo 96-bis, comma 7, del regolamento, alcuni emendamenti ed articoli aggiuntivi.

Ricordo che il decreto-legge stabilisce: all'articolo 1, che le maggiorazioni di retribuzione corrisposte a titolo di lavoro straordinario o in relazione alle trasferte, per i lavoratori addetti alla guida nelle imprese di autotrasporto merci, concorrono a formare il reddito per il 50 per cento del loro ammontare; all'articolo 2, comma 1, che sono elevati gli importi

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

Gli emendamenti e articoli aggiuntivi inammissibili sono i seguenti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare sulla dichiarazione di inammissibilità.

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

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

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

ALESSANDRO CÈ. La dittatura del regolamento!

DOMENICO PITTINO. Dittatore!

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

RINALDO BOSCO. Allora andiamo tutti a casa!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Preavviso di votazioni elettroniche
(ore 15,22).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

PRESIDENTE. Sta bene.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

La ringrazio, signor Presidente.

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

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

Sospendo pertanto la seduta fino alle 16,15.

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

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE**

PRESIDENTE. Colleghi, vi prego di prendere posto.

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Gli emendamenti Mammola 1.21 e 1.22 risulteranno preclusi.

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

PRESIDENTE. Il successivo Bosco Tit. 1 è precluso.

Il Governo?

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

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

ENZO SAVARESE. Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boghetta 1.1.

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

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

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

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

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

ELENA CIAPUSCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	459
<i>Votanti</i>	455
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	228

<i>Hanno votato sì</i>	28
<i>Hanno votato no</i>	427).

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.30 del Governo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ha facoltà di parlare.

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

PAOLO MAMMOLA. Sì, signor Presidente.

UGO BOGHETTA. Chiedo di parlare per un chiarimento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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>255</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>128</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>55</i>
<i>Hanno votato no</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.