

RESOCONTO STENOGRAFICO

145.

SEDUTA DI LUNEDÌ 10 FEBBRAIO 1997

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ALFREDO BIONDI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Assemblea dell'Atlantico del nord (Sostituzione di un senatore membro della delegazione parlamentare italiana)	12033	Armaroli Paolo (gruppo alleanza nazionale)	12064, 12065, 12066
Conferenza parlamentare dell'Iniziativa centro europea (Sostituzione di un senatore membro della delegazione parlamentare italiana)	12033	Bampo Paolo (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	12066, 12070
Disegno di legge (Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) .	12033	Bartolich Adria (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo), <i>Relatore per la XI Commissione per la maggioranza</i>	12067
Disegno di legge (Discussione):		Calderisi Giuseppe (gruppo forza Italia)	12063 12066, 12069
Norme transitorie in materia di personale e di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai relativi decreti-legge non convertiti (2831); e concorrente proposta di legge CERULLI IRELLI ed altri: Norme transitorie in materia di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai decreti-legge non convertiti (2813) ...	12062	Mancuso Filippo (gruppo forza Italia)	12069
Presidente ..	12063, 12064, 12065, 12066, 12070	Selva Gustavo (gruppo alleanza nazionale)	12066
		Disegno di legge di conversione (Discussione):	
		Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, recante interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto (2946)	12047
		Presidente	12047, 12049, 12053, 12063
		Attili Antonio (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo)	12049

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.

XIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1997

	PAG.		PAG.
Baccini Mario (gruppo CCD-CDU)	12053	Giannattasio Pietro (gruppo forza Italia)	12041
Ciapusci Elena (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	12048	Rivera Giovanni, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	12037, 12046
De Piccoli Cesare (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo), <i>Relatore</i>	12047, 12062	Selva Gustavo (gruppo alleanza nazionale)	12043
Galletti Paolo (gruppo misto-verdi-l'Ulivo)	12056	Settimi Gino (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo)	12045
Mammola Paolo (gruppo forza Italia)	12050 12063	Spini Valdo (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo), <i>Relatore</i>	12034, 12046
Matteoli Altero (gruppo alleanza nazionale)	12059	Tassone Mario (gruppo misto-CDU)	12037
Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	12048, 12062	Ordine del giorno delle sedute di domani .	12071
Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo:		Intervento del deputato Elena Ciapusci in sede di discussione sulle linee generali del disegno di legge di conversione n. 2946	12072
Presidente	12071		
Selva Gustavo (gruppo alleanza nazionale)	12071	Intervento del sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione Giuseppe Soriero in sede di replica nella discussione sulle linee generali del disegno di legge di conversione n. 2946	12073
Proposta di legge (Discussione):			
SPINI ed altri: Attribuzioni del Ministro della difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'Amministrazione della difesa (<i>approvata dalla Camera e modificata dal Senato</i>) (1838-B)	12033		
Presidente	12033		

La seduta comincia alle 17,05.

ALBERTA DE SIMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 5 febbraio 1997.

(È approvato).

Proposta di trasferimento di un disegno di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani, 11 febbraio 1997, l'assegnazione in sede legislativa del seguente disegno di legge per il quale la VII Commissione permanente (Cultura), cui era stato assegnato in sede referente, ha chiesto il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6, dell'articolo 92 del regolamento:

« Soppressione della tassa d'ingresso ai musei statali » (1929).

Sostituzione di un senatore membro della delegazione parlamentare italiana presso la Conferenza parlamentare dell'Iniziativa centro europea.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della delegazione parlamentare italiana presso la Conferenza parlamentare dell'Iniziativa centro europea il senatore Angelo Rescaglio in sostituzione del senatore Severino Lavagnini, dimissionario.

Pertanto, la delegazione risulta composta dai seguenti deputati: Daniele Apoloni, Antonio Di Bisceglie, Roberto Rosso e dai senatori: Giovanni Collino, Mario Occhipinti, Angelo Rescaglio e dal presidente della delegazione, senatore Diodato Bratina.

Sostituzione di un senatore membro della delegazione parlamentare italiana presso l'Assemblea dell'Atlantico del nord.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della delegazione parlamentare italiana presso l'Assemblea dell'Atlantico del nord il senatore Bruno Erroi in sostituzione del senatore Tino Bedin, dimissionario.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Discussione della proposta di legge: Spini ed altri: Attribuzioni del ministro della difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'Amministrazione della difesa (Approvata dalla Camera e modificata dal Senato) (1838-B) (ore 17,12).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, già approvata dalla Camera e modificata dal Senato, d'iniziativa dei deputati Spini ed altri: Attribuzioni del ministro della difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'Amministrazione della difesa.

Avverto che la IV Commissione (Difesa) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

Il relatore, onorevole Spini ha facoltà di svogere la sua relazione.

VALDO SPINI, *Relatore*. Signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, questo è il provvedimento di politica militare più significativo che sia finora giunto all'attenzione della Camera. È vero, giace sul tappeto da molto tempo, addirittura da prima della caduta del muro di Berlino — che peraltro ha accelerato l'esigenza di una ristrutturazione delle Forze armate — ossia dal 1986. La riforma dei vertici delle Forze armate è il presupposto necessario per qualsiasi azione di ristrutturazione interforze, capace, come preciserò alla fine, di raggiungere i nuovi obiettivi delle nostre Forze armate nel corso del 1997.

All'inizio di questa legislatura, con decisione sottoscritta da quasi tutti i gruppi parlamentari rappresentati in Commissione difesa, abbiamo presentato la proposta di legge in questione (che riproduceva il testo approvato nella precedente legislatura) per l'esame della quale abbiamo attivato la procedura di cui all'articolo 107 del regolamento della Camera, che prevede un esame abbreviato. Vorrei anche sottolineare — perché rimanga a verbale per tutti quanti mostrano scetticismo circa la capacità del Parlamento di procedere, quando vuole in termini serrati — che la data di presentazione della proposta di legge n. 1838 che sto illustrando è il 10 luglio 1996. La Camera lo ha approvato il 1° agosto, segno che quando vi è la volontà politica si può anche lavorare alla svelta. Il Senato ha giustamente ponderato il testo e lo ha approvato il 22 gennaio scorso, apportandovi limitate modifiche.

Prima di illustrare queste ultime, appare opportuno riassumere sinteticamente i contenuti della proposta di legge in esame, con la quale viene introdotta una

nuova disciplina delle competenze del ministro della difesa, nonché dell'organizzazione e del funzionamento del vertice tecnico-operativo e del vertice tecnico-amministrativo della struttura della difesa. Il ministro della difesa in base all'articolo 1 è qualificato come massimo organo gerarchico e disciplinare, preposto all'amministrazione militare e civile della difesa. A lui viene riservata la responsabilità di attuare le deliberazioni adottate dal Governo nella sua collegialità e sottoposte quindi all'approvazione del Parlamento. Un ruolo rilevante viene anche assegnato al Consiglio supremo di difesa, che viene ad essere inserito, mediante l'espressione di un parere obbligatorio, nel procedimento volto a determinare l'indirizzo politico nazionale in materia di difesa.

Non è previsto che il potere di direttiva del ministro si eserciti direttamente nei confronti dell'attività tecnico-operativa, alla quale sovrintende il capo di stato maggiore della difesa, che diventa una figura con i poteri propri di analoghe figure negli altri eserciti moderni, vale a dire non un *primus inter pares* rispetto alle singole Forze armate, ma con un'effettiva posizione gerarchica, che gli consente di poter affrontare anche le necessarie ristrutturazioni. Il ministro potrebbe pertanto condizionare tale settore di attività solo mediante l'adozione di direttive di carattere politico, che individuino i fini a cui deve tendere l'attività del vertice militare. Peraltro, questo potere appare rilevante: il ministro sembra in grado di dirigere l'area tecnico-operativa mediante, appunto, l'approvazione della pianificazione generale operativa interforze, predisposta dal capo di stato maggiore della difesa sulla base delle direttive politiche impartite dal ministro medesimo, cui spetta una parola anche in questa materia.

Il capo di stato maggiore della difesa è collocato, nella nuova normativa, alle dirette dipendenze del ministro, mentre i capi di stato maggiore di forza armata, nonché, per le attribuzioni tecnico-operative, il segretario generale della difesa,

sono posti alle dipendenze del capo di stato maggiore della difesa. A quest'ultimo è affidata la responsabilità della pianificazione, della predisposizione e dell'impiego delle Forze armate nel loro complesso. Il riconoscimento di tale facoltà sancisce la posizione di preminenza attribuita al capo di stato maggiore della difesa e pone le basi per un assetto interforze dello strumento militare.

Spetta ai capi di stato maggiore di forza armata proporre al capo di stato maggiore della difesa il programma relativo alle rispettive Forze armate, ai fini della predisposizione della pianificazione generale interforze. Inoltre, i capi di stato maggiore di forza armata vengono dichiarati responsabili dell'organizzazione e dell'approntamento ed esercitano le funzioni di comando delle rispettive Forze armate.

Per il segretario generale della difesa è prevista una doppia dipendenza: dal ministro, per le attribuzioni amministrative, e dal capo di stato maggiore della difesa, per le attribuzioni tecnico-operative. Il segretario generale ha alle sue dipendenze i direttori generali del ministero; questo costituisce uno dei profili innovativi della disciplina contenuta nella proposta in esame, anche per i riflessi che possono derivarne sulla gestione dell'area amministrativa. Del resto, in questo progetto di legge rinoveremo anche la delega al Governo a procedere ad una ristrutturazione del ministero e sappiamo tutti che il ministero ha da tempo in corso degli studi che potranno portare - credo in termini solleciti - all'emanazione dei decreti delegati.

Vorrei ora illustrare brevemente le modifiche introdotte dal Senato. La prima riguarda la figura del segretario generale. Già alla Camera si era discusso in merito alla possibilità di estendere al personale civile la platea dei soggetti nel cui ambito viene scelto il segretario generale del Ministero della difesa che invece, secondo la normativa vigente, è nominato fra gli ufficiali delle tre Forze armate. In proposito, è stato anche ricordato che nella maggior parte dei paesi occidentali questo incarico è ricoperto da un funzionario

civile. Il Senato ha quindi approvato un emendamento all'articolo 5, con il quale si prevede che il segretario generale venga nominato nell'ambito del personale militare o civile dell'amministrazione pubblica, ovvero anche tra soggetti estranei alla stessa, in relazione alle specifiche esperienze e qualifiche professionali. Di conseguenza, lo stesso emendamento ha modificato anche il comma 2 del medesimo articolo 5, ove si disponeva che il segretario generale fosse coadiuvato da due vicesegretari, di cui uno civile, scelto fra i direttori generali del Ministero della difesa. Il nuovo testo supera tale ultima limitazione, estendendo per coerenza l'ambito della predetta scelta a tutto il personale dell'amministrazione pubblica.

Mi esprimo favorevolmente all'accoglimento di questa modifica. In realtà, buona parte della Camera era parsa già orientata in tal senso durante il dibattito; furono le considerazioni espresse dal Governo sulla sua reale praticabilità, cioè sulla disponibilità concreta di figure adatte a rivestire questa funzione, che ci portarono a mantenere il testo originario. Nel frattempo, è stato nominato anche un nuovo segretario generale della difesa, che è un ufficiale delle Forze armate. Anche per il carattere di prospettiva che tale modifica racchiude, credo che si possa accettarla e ne raccomando l'approvazione.

L'ultima modifica è riferita all'articolo 10 della proposta di legge. A tale proposito, la Camera aveva dimostrato un grande ottimismo: avendo proceduto in venti giorni, avevamo rinviato il termine per l'esercizio della delega prevista dalla precedente finanziaria - cioè la delega di cui all'articolo 1, comma 1, della legge n. 549 del 1995, in materia di ristrutturazione degli uffici dell'amministrazione della difesa, nonché delle direzioni generali e degli uffici centrali - al 30 novembre 1996. Questa delega era scaduta il 31 maggio 1996 e, a causa delle elezioni politiche, il Governo non aveva potuto esercitarla. Il testo approvato dal Senato - essendo trascorsa la data del 30 novembre 1996 - sposta questo termine ad

una data di tutta tranquillità, cioè il 30 novembre 1997. Ma forse c'è anche un dato positivo e cioè che il Parlamento avrà modo di esprimere il proprio parere consultivo — ma molto importante — con la calma necessaria su materie così rilevanti.

Credo quindi che si possano accettare le modifiche introdotte dal Senato e mettere la parola « fine » ad una lunga vicenda legislativa e la parola « principio » ad una fase di ristrutturazione molto impegnativa.

So che questa non è la sede giusta per fare conferenze, penso tuttavia che sia utile fornire qualche dato. Gli Stati Uniti hanno riportato a livello prebellico la percentuale di spese militari sul prodotto interno lordo; la Gran Bretagna (dove ci siamo recati per una visita di studio di una settimana alla Camera dei comuni) ha varato un *defence cost study program* 1990-1994 che presuppone una radicale ristrutturazione delle Forze armate. Certamente, dopo la caduta del muro di Berlino questa esigenza di ristrutturazione, già avvertita nel 1986 (del resto, l'onorevole Giannattasio potrà parlarcene con diretta cognizione di causa) ha subito un'ulteriore accelerazione.

Molti non sanno (e forse nel nostro paese non lo si sa abbastanza) come in questo momento le nostre Forze armate siano impegnate in una serie di missioni all'estero: due nazionali, otto in ambito NATO, tre multinazionali. Ciò vuol dire che siamo impegnati fuori dai confini nazionali in ben tredici missioni all'estero.

Colgo l'occasione per dire che in conseguenza degli accordi di Hebron (anche questo non credo che sia molto conosciuto dall'opinione pubblica), 31 carabinieri, disarmati se sono ben informato, sono impiegati per un'opera di monitoraggio. È un'attività molto importante e ricordo che il comandante di questa forza di monitoraggio è norvegese mentre il vicecomandante è italiano. Ho detto questo per sottolineare l'importanza politica (ovviamente non mi diffondo sulla situazione

della Bosnia di cui tutti siamo al corrente) delle missioni alle quali dobbiamo partecipare.

In definitiva, ci accorgiamo che, da un lato, per la difesa del territorio nazionale le Forze armate vanno « ristrette » e, dall'altro, il nucleo, diciamo così, volontario e professionale di cui disponiamo per le esigenze di proiezione esterna è così ridotto che necessita di essere incrementato. Siamo quindi veramente di fronte all'esigenza di una grande ristrutturazione; del resto con la finanziaria di quest'anno e il provvedimento ad essa collegato per la prima volta è stato fatto uno sforzo (che speriamo sia coronato da successo) per avere un po' più volontari e professionali, grazie ad acconci — speriamo che sia così — incentivi. Come voi sapete, finora non avevamo, a livello di truppa, un consistente numero di volontari e di professionali.

Oggi le Forze armate sono chiamate ad operare in un mondo diverso, in cui più che dalle minacce si tratta di garantirsi dai rischi e più che difendersi da un nemico che abbia piani ostili nei nostri confronti si tratta di garantire la sicurezza. Ma si tratta di garantire anche un'altra cosa.

Vedete, nel processo di globalizzazione in atto nel mondo ci sono tanti lati preoccupanti ma ce n'è uno anche molto positivo e cioè che qualsiasi tragedia avvenga in qualsiasi parte del mondo ormai la avvertiamo come nostra, la gente cioè l'avverte come propria; così è stato per la tragedia dell'ex Jugoslavia. Si afferma al tempo stesso un grande bisogno di dimostrare che la guerra come strumento di risoluzione dei conflitti è inutile, dannosa e alla lunga impraticabile, ossia non le viene consentito di svolgersi.

L'abbiamo imparato a nostre spese e, almeno nell'Europa occidentale e centrale, da cinquant'anni — grazie al cielo — abbiamo smesso di risolvere i nostri problemi mediante delle guerre; ma ciò che è avvenuto nell'ex Jugoslavia è significativo. Il mondo non ha tollerato oltre un certo limite (e forse si sarebbe dovuto intervenire prima) un massacro così sanguinoso.

Ed allora le nostre Forze armate devono potere partecipare a questo sforzo di *peace keeping*, di interposizione di polizia internazionale. Se si partecipa, infatti, si ha anche una voce in politica estera, si può cioè dire la nostra sulla soluzione di conflitti, si intrecciano anche importanti rapporti culturali ed economici con quelle popolazioni, ma se non si partecipa andrà allora avanti un certo processo di emarginazione nel nostro paese, del quale vedo alcuni sintomi. Tali sono la proposta della Francia per un vertice sull'allargamento della NATO, che non ci comprende; lo stesso patto di sicurezza franco-tedesco, anche se molto positivo per tanti versi; la proposta di sistemare la vicenda del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite cooptando, tra le nazioni vincitrici della seconda guerra mondiale, Germania e Giappone e chiudendo in questo modo la partita. Sono tanti i sintomi e i segnali e, proprio sviluppando una funzione di pace e di presenza nelle soluzioni di controversie del nostro paese nell'ambito mondiale, si può evitare una emarginazione a cui non teniamo per motivi nazionalistici e che certo non ci consentirebbe di poter dire la nostra sul piano delle controversie di carattere internazionale.

Naturalmente, signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, molto altro rimarrebbe da dire su questi grandi temi che abbiamo di fronte, ma a noi basta concludere rilevando un dato di soddisfazione. Molto spesso si levano giuste grida d'allarme per il fatto che la percentuale di proposte di legge di iniziativa parlamentare che vengono approvate è ormai molto ridotta e si riduce sempre di più rispetto alla iniziativa del Governo. Questa mi sembra una eccezione buona ed anche molto importante.

Vorrei ringraziare il Governo nella persona del ministro Andreatta, che non è presente ma è rappresentato degnamente dall'onorevole Rivera, che ha collaborato all'iniziativa del Parlamento, piuttosto che misurarsi con una sua proposta. Lo sforzo parlamentare ci ha consentito anche una larga convergenza politica che io auspico perduri, anche perché sui temi di inte-

resse nazionale, quali la difesa del paese, dobbiamo essere tutti animati da un grande senso di responsabilità. Naturalmente vi possono essere differenziazioni politiche, ma in linea di principio, se possibile, dovremmo fare uno sforzo comune.

La ristrutturazione delle Forze armate non è, dunque, interesse di una maggioranza, che oggi è contenta di un legge che le farà funzionare meglio, ma è interesse di tutti, maggioranza ed opposizione, perché chi vuol dire, come ciascuno di noi desidera, di essere stato in Parlamento per difendere dal proprio punto di vista e dalla propria posizione gli interessi del paese può affermare che la vasta maggioranza che conforterà l'approvazione di questa legge rappresenta un segnale positivo che inviamo anche alle nostre Forze armate, la cui funzione democratica in questo contesto di collaborazione internazionale di cui ho parlato tante volte è stata negletta o incompresa ma in questo momento riceve un segnale di considerazione dei suoi problemi e di spinta al mutamento e alla riforma che credo sia quanto mai positivo ed importante.

Per questo, signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, raccomandando l'approvazione della proposta di legge nel testo che abbiamo ricevuto modificato dal Senato (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIOVANNI RIVERA, Sottosegretario di Stato per la difesa. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Bampo, primo iscritto a parlare: si intende vi abbia rinunciato.

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

MARIO TASSONE. Signor Presidente, signor sottosegretario per la difesa, onorevoli colleghi, vorrei iniziare questa mia brevissima esposizione richiamandomi

alla relazione dell'onorevole Spini con il quale concordo soprattutto sul significato di questo provvedimento.

La proposta di legge al nostro esame nasce sotto la spinta di tutti i gruppi parlamentari. Questo è un dato positivo. Peraltro tale spinta era stata avvertita nelle passate legislature e non solo in quella in corso: ricordo le iniziative della Commissione difesa della Camera nella X legislatura, quando si iniziò a parlare di nuovo modello di difesa. Dall'attività che ponemmo in essere emerse come dato importante, significativo e, oserei dire, propedeutico al nuovo modello di difesa l'esigenza di ristrutturare i vertici delle Forze armate e dell'amministrazione della difesa.

Per dire la verità, nel corso di tutti questi anni non abbiamo visto una grande sollecitudine da parte del Governo (debbo dirlo anche all'onorevole Spini). E neppure nell'occasione attuale vi è stato un grande slancio da parte del Ministero della difesa: non lo dico per spirito polemico, ma mi domando perché in corso d'opera qualcosa sia venuto meno sul terreno dell'entusiasmo e della vivacità rispetto ai problemi. Questo interrogativo che ci poniamo ha una risposta.

La ristrutturazione dei vertici militari è un passaggio importante per definire il nuovo modello di difesa. Il provvedimento al nostro esame è nato sotto la spinta di tutti i gruppi parlamentari, tuttavia va detto che vi è stata una resistenza larvata da parte del Governo che non ha predisposto un nuovo modello di difesa. Non so se ciò avvenga perché il Governo non è pronto o perché ritiene che attraverso questi « stracci » di interventi e attraverso i provvedimenti previsti dalla legge finanziaria si stia di fatto predisponendo un nuovo modello di difesa. Ma in realtà questo non è il nuovo modello di difesa, anzi è il contrario di quanto abbiamo sempre auspicato per rispondere alle esigenze che si avvertono nel paese.

Dico tutto ciò per amor di chiarezza, signor Presidente, perché non vorrei che mentre per noi questo provvedimento è

importante e significativo, il Ministero della difesa lo considerasse uno dei tanti.

Ricordavamo con l'onorevole Giannatasio che facemmo presente la questione quando si discusse un importante provvedimento, mi pare sulla Sicilia, alle 3, 3 e mezza di notte. Allora sollecitammo il Governo a farsi parte attiva presso il Senato della Repubblica. Infatti, era per noi inspiegabile come un provvedimento, licenziato nel giugno 1996 dalla Camera dei deputati, giacesse senza ricevere la dovuta attenzione presso l'altro ramo del Parlamento.

Il sottosegretario di Stato per la difesa, che ringrazio anche per il costante interessamento e per la presenza, o, meglio ancora, il ministro della difesa dovrebbero illustrarci quali iniziative di ordine politico il Governo intenda prendere per ristrutturare realmente l'amministrazione della difesa dopo l'approvazione di questo provvedimento. Vorremmo conoscerne le linee tendenziali; infatti, è stato dato l'annuncio che a febbraio dovrebbe prendere l'avvio la nuova organizzazione del Ministero della difesa, in relazione alla delega attribuita dal Parlamento. Se il Governo continuasse a muoversi sulla linea che si desume da alcuni segnali che ha già dato, non c'è dubbio che ci preoccuperemmo. Infatti, i provvedimenti assunti in ordine alla leva, al servizio di solidarietà nazionale, nonché la grande confusione in merito al reclutamento non ci tranquillizzano in alcun modo. Inoltre, non ci tranquillizza l'impostazione data dal Governo al bilancio della difesa. Infatti noi vogliamo un esercito credibile, uno strumento militare affidabile per essere presenti sullo scacchiere internazionale e in Europa, in un rapporto sempre più tangibile e incisivo con gli altri paesi e all'interno di alleanze come la NATO. In altre parole, si dovrebbe trattare di una presenza competitiva rispetto ad altre iniziative.

Allo stato non siamo in alcun modo credibili sia per gli strumenti di cui siamo dotati sia in considerazione dei sistemi militari di cui disponiamo, che sono superati. Infatti, il bilancio, così come è

impostato, non consente di ipotizzare e di creare un nuovo sistema di difesa. Sia nelle missioni fuori area sia sul territorio nazionale la presenza delle nostre Forze armate risente di tali problemi.

Signor sottosegretario, sono state prese iniziative sul piano militare per quanto riguarda la sicurezza e la difesa in Europa sia dalla Gran Bretagna che dalla Francia. Ebbene, come è regolata la nostra presenza? La Francia ha assunto una iniziativa per quanto attiene al suo ingresso nel sistema integrato militare della NATO; infatti rivendica il comando di Napoli, con la conseguenza che dovrebbe essere messo in discussione il nostro posto di vicecomandante. Vorrebbe trasferire la sede del comando NATO da Napoli a Tolone.

Desideriamo conoscere l'iniziativa del Governo a livello internazionale; in particolare vogliamo sapere se vi sia un raccordo tra politica estera e politica della difesa, perché a noi sembra che invece vi sia uno scoordinamento generale, che non ci fa stare affatto tranquilli.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame è condivisibile perché ha lo scopo di porre ordine all'interno dell'amministrazione della difesa. Quando in passato parlavamo di coordinamento a livello di capo di stato maggiore della difesa, non c'erano possibilità di attuazione perché la legge avrebbe dovuto attribuire al capo di stato maggiore poteri sovraordinati a quelli degli altri capi delle Forze armate. Oggi la proposta di legge del collega Spini fa giustizia in materia, perché evita il negoziato fra capi di stato maggiore e introduce il concetto della pianificazione di carattere generale all'interno della quale devono trovare cittadinanza le proposte dei vari capi delle Forze armate. È evidente che il capo di stato maggiore della difesa ha una funzione di sintesi delle direttive ricevute da parte del ministro della difesa e diventa in tal modo il responsabile di tutta l'area tecnica operativa, mentre il ministro rimane responsabile della gestione dell'area amministrativa, oltre che degli indirizzi relativi all'area tecnica operativa.

Tuttavia, signor sottosegretario, ritengo che tutte queste problematiche necessitino di un ulteriore chiarimento, perché la fase più difficile è quella dell'attuazione della norma. Se l'amministrazione della difesa rimanesse quella attuale e il provvedimento venisse considerato un semplice aggiustamento o una delle tante « leggi tampone » approvate dal Parlamento, avremmo sprecato tempo, perché lo sforzo che stiamo compiendo non serve alla struttura militare così come oggi è delineata né è servito lo sforzo compiuto dai governi precedenti nel tentativo di intraprendere una strada agibile e utile per il paese da questo punto di vista.

Passando ad esaminare in maniera più particolareggiata il testo al nostro esame, voglio ricordare che al Senato è stata introdotta una modifica in base alla quale il segretario generale della difesa può essere scelto nell'ambito del personale militare o civile dell'amministrazione pubblica. In passato avevamo già discusso questa possibilità e il ministro della difesa al riguardo disse di no, così come dissero di no gli stati maggiori della difesa.

Perché questi ultimi hanno cambiato idea? Il Governo deve darci una risposta. Possiamo anche condividere questa previsione legislativa, dal momento che in molti paesi è già prevista la possibilità di affidare l'incarico supremo della difesa ad un civile, ma ci chiediamo perché per arrivare ad una soluzione di questo genere si sia dovuto attendere tanto tempo. Ricordo che nella XI legislatura un provvedimento analogo non fu approvato proprio perché ci furono vivaci polemiche sulla figura del segretario generale della difesa.

Quanto ai vicesegretari generali, il provvedimento prevede che vengano assunti tra i dirigenti dell'amministrazione della difesa. Ebbene, si tratta di una ipocrisia giacché, se si facesse riferimento a tutto il personale dell'amministrazione della difesa, si dovrebbe immaginare un vicesegretario generale proveniente da un quarto o quinto livello. Mi sembra si tratti di demagogia e di populismo, perché il

personale civile del Ministero della difesa dovrebbe essere preso in considerazione in modo ben diverso e non invece essere «preso in giro», come accade in forza della modifica introdotta dal Senato.

Vi è di certo tutta una problematica relativa al segretario generale, che deve essere resa, per così dire, attuale: non è sufficiente, infatti, la dichiarazione prevista dal comma 2 dell'articolo 5. Riguardo al fatto che il segretario generale della difesa abbia alle proprie dipendenze tutti i direttori generali del ministero (compresi quelli per gli armamenti), sarebbero necessari ulteriori chiarimenti sia rispetto al ruolo sia in relazione alla fisionomia che intendiamo dare alle nostre Forze armate.

Dopo aver offerto il mio personale contributo al dibattito in corso, devo dire che mi rimane qualche motivo di perplessità: non vi è dubbio, infatti, che con questa struttura delle Forze armate, onorevole Spini, non avremo dignità nella UEO né nella NATO; e non potremo certamente svolgere un ruolo di rincalzo rispetto all'azione politica dell'ambasciatore Fulci in sede ONU per contenere, quantomeno, le iniziative di paesi come la Germania ed il Giappone, che ci vedrebbero penalizzati. Anche il problema dell'espansione della NATO deve trovare una soluzione, perché l'Italia in questo momento, sia dal punto di vista della politica estera sia da quello della politica della difesa, riveste un ruolo secondario e marginale, tutt'altro che incisivo, come ci verrebbe imposto e consigliato dalla nostra storia, dalla nostra posizione geografica e dalla nostra dignità.

Ho inteso sollevare una serie di questioni perché credo non sia sufficiente approvare una legge per risolvere i problemi delle Forze armate: sono necessari, invece, atti consequenziali!

Il ministro della difesa si è più volte appellato alle deleghe previste nella legge finanziaria. Mi auguro che queste ultime siano aderenti al clima, alla cultura ed allo « spessore » che erano nelle intenzioni dei presentatori di questo provvedimento. Il Governo dovrebbe non solo essere consequenziale, ma anche rivedere —

perché no? — il sistema della leva. A quest'ultimo riguardo, vorrei infatti rilevare che non ci convince affatto la riduzione della leva da 12 a 10 mesi. Non ci tranquillizza affatto nemmeno l'atteggiamento di grande scorrettezza del Governo che, mentre la Commissione difesa discute la riforma della leva e svolge numerose audizioni, procede parallelamente in contrasto o disconoscendo il lavoro svolto dal Parlamento e dalla Commissione in particolare. Questo è un atto certamente non tranquillizzante per un serio raccordo con il Parlamento, l'esigenza del quale il Governo dovrebbe avvertire.

Ritornando al merito della questione che ho poc'anzi sollevato, credo occorrerebbe superare la leva in quanto tale per andare verso un esercito di professionisti e soprattutto verificare quali siano i sistemi d'arma necessari alla nostra sicurezza, affinché l'Italia sia da questo punto di vista credibile e corrispondente alle aspettative generali.

Signor Presidente, signor sottosegretario, mi auguro che il ministro della difesa possa fornire, in sede di replica, risposte ai quesiti che ho sollevato e che probabilmente verranno posti anche dal collega Giannattasio, e soprattutto che ci dica qualcosa di nuovo rispetto al passato.

In conclusione, mi pare di poter rilevare che, pur trattandosi di un Governo nato sull'onda delle novità, fino ad ora non le abbia prodotte; tuttavia, noi le cerchiamo e le invochiamo. Le cerchiamo perché purtroppo, quando nella politica estera e nella politica di difesa non vi sono novità, tutto ciò coinvolge l'intera compagine di Governo. Noi non vogliamo costruire un'Europa mercantile e aziendalista, ma un'Europa politica. Credo che in quest'ultimo contesto il contributo dell'Italia sul terreno della sicurezza e della difesa debba essere importante: per essere tale, dovremo avere le carte in regola per entrare lealmente e dignitosamente in Europa sul piano della gestione della politica della sicurezza e della difesa (*Applausi*).

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

PIETRO GIANNATTASIO. Signor Presidente, signor sottosegretario di Stato per la difesa, come ha già detto il relatore, è la seconda volta che il provvedimento torna all'esame della Camera; infatti esso arrivò al Senato per la prima volta nell'ottobre del 1986. L'estate scorsa la Camera aveva approvato la proposta di legge in discussione, il Senato l'ha modificata e ci troviamo a doverla riesaminare. In totale si tratta di undici anni di iter parlamentare che, per quanto giustificato dalle quattro legislature intercorse nel frattempo, dimostra a mio avviso lo scarso interesse del Parlamento per i problemi della difesa. Non lamentiamoci, perciò, dello stato della difesa italiana e assumiamoci onestamente tutte le nostre responsabilità!

Con questo provvedimento si vuole mettere il primo tassello alla riforma del comparto difesa, ma invece di formulare un approccio globale, che ci indichi il nuovo strumento, procediamo, come suol dirsi, a «pezzi e bocconi»: oggi discutiamo dei vertici, con il provvedimento collegato trattiamo un po' di leva e un po' dei quadri, con la legge Bassanini, all'articolo 17, si è tentato un altro colpo ai fianchi. In pratica la difesa ha l'infausto destino di quella creatura che ha molti padri ed una sola madre, per cui diventa la solita figlia di nessuno.

Veniamo al merito di questo riesame. La proposta di legge torna alla Camera perché al Senato è stato accolto l'emendamento Peruzzotti, riformulato secondo le proposte del sottosegretario Brutti: in pratica un altro regalo del Governo a rifondazione comunista. Ma a parte questa annotazione di carattere politico, non posso fare a meno di soffermarmi sulla sostanza e sul significato dell'emendamento da cui è derivata la modifica introdotta dal Senato. Il segretario generale dovrà essere scelto nell'ambito del personale militare o civile dell'amministrazione pubblica, ovvero anche estraneo alla stessa, in relazione alle specifiche

esperienze e qualifiche professionali; ebbene, se andiamo a vedere i compiti relativi a questo incarico, constatiamo che il segretario generale deve dirigere e coordinare ben diciannove direttori generali e deve esercitare la funzione di direttore nazionale degli armamenti (mi sto limitando solo a due dei quattro incarichi previsti dal comma 2 dell'articolo 5). Le diciannove direzioni generali hanno competenze in diversi settori: cinque direzioni generali si occupano del comparto del personale militare; otto direzioni generali del settore degli armamenti, dei lavori e della sanità militare; sei direzioni generali si occupano del settore del personale civile o di funzioni meramente amministrative.

Limitandoci già a questa analisi, dovremmo giungere alla conclusione di prevedere per tale carica un militare, considerando anche il fatto che l'utente, l'utilizzatore del lavoro di questi enti è, in fin dei conti, lo strumento difesa, cioè chi deve combattere per difendere la patria o gli interessi nazionali ed internazionali.

Tale orientamento verso un uomo con le stellette si rafforza ancora di più ove si consideri l'altra funzione, cioè quella di direttore nazionale degli armamenti. E proprio al posto del direttore nazionale degli armamenti ad un certo punto ci mettiamo un direttore amministrativo! Con tutto il rispetto per la sua preparazione in campo giuridico-amministrativo, credo si troverebbe in grande difficoltà a parlare di missili, di telecomunicazioni o di sommergibili. Se diamo l'incarico ad un estraneo all'amministrazione, in relazione alle specifiche esperienze, chi scegliamo? Il direttore generale di una grande industria militare? Andrebbe bene come direttore degli armamenti, ma si troverebbe in difficoltà nel coordinare le diciannove direzioni generali, così articolate tra competenze relative al personale, ai lavori, alla sanità militare e soprattutto nel guidare il loro lavoro per il conseguimento del fine ultimo, che è quello di soddisfare le esigenze dello strumento militare che, non lo dimentichiamo, è fatto di uomini che devono avere mezzi per combattere,

di uomini che devono avere fiducia nei mezzi che diamo loro per combattere, di uomini che devono avere la serenità di compiere il loro dovere anche a costo di rimetterci la vita — caso deprecato in cui uno Stato deve garantire l'assistenza ai superstiti della sua famiglia — e ancora di uomini che devono contare su uno sviluppo di carriera senza sussulti né variabili impazzite, come emerge dalle nostre leggi sullo stato di avanzamento.

E allora, se vogliamo dare l'incarico anche ad un civile, per logica dovremmo scindere i due incarichi di segretario generale della difesa e di direttore nazionale degli armamenti, come avviene nel resto delle altre nazioni. Ma questo non è gradito né ai militari né ai civili, o per lo meno ad alcune parti politiche, per cui si giunge alla formulazione che ci è pervenuta dal Senato in cui, impersonalmente e genericamente, si dice come sarà scelto il segretario generale. Chi sceglierà ed in base a quali criteri? Sarà la sorpresa del giorno dopo; e continuiamo a sperare nello « stellone » d'Italia.

Non ci lamentiamo, però, se vediamo che i nostri soldati hanno ancora il fucile *Garand* che abbiamo visto nei *combat film*, usciti dalla cineteca del Pentagono, in mano ai soldati americani che sono entrati a Roma il 5 giugno 1944. Non ci lamentiamo se veniamo esclusi da interventi internazionali e dai relativi comitati diplomatici perché non abbiamo strumenti militari efficienti e tali da stare alla pari con gli eserciti delle alleanze delle quali facciamo parte.

Non si meravigli il ministro — oggi purtroppo assente — se, come ci ha raccontato in Commissione difesa dopo la sua visita a Washington, esiste un *gap* tecnologico fra l'esercito degli Stati Uniti e quello italiano; non è necessario scoprire l'America andando a Washington, è invece necessario venire subito allo scoperto con un concreto nuovo modello di difesa senza ulteriori tentennamenti, con coraggio, con le forbici taglienti per eliminare il superfluo e con il gesso che tracci le

linee giuste, come fa un sarto di classe, per tagliare uno strumento militare su misura per l'Italia.

Inviterei inoltre il signor ministro ad entrare nei meandri della tabella n. 12 del bilancio e, capitolo per capitolo, accorgersi di quanto si possa ricavare a vantaggio sia dei mezzi sia del personale.

Inviterei inoltre il signor ministro ad entrare nei meandri delle leggi e delle leggine che regolano la vita del personale, ed una volta per tutte giungere ad un testo unico che rispetti il principio della meritocrazia. Lo inviterei ancora ad esaminare la storia delle Forze armate italiane, che dall'esercito sardo-piemontese per « accrocchi » successivi è giunto alla formazione attuale, in cui ad una testa enorme corrispondono piedi di argilla, ed in cui il rapporto tra un aereo che vola e gli uomini dell'aeronautica militare non è certo dei migliori. Cerchiamo, dunque, di ottimizzare tali rapporti. Occorre soprattutto presentare alla nazione un programma definitivo, così come hanno fatto le nazioni a noi vicine.

Un altro articolo della proposta di legge in discussione merita un po' di attenzione; mi riferisco all'articolo 9, che tratta del consiglio superiore delle Forze armate. Il rinvio all'articolo 10, che può variare le attribuzioni e le attività di tale consiglio, merita una precisazione che vorremmo richiedere come una raccomandazione al Governo. Come si può affermare che le attribuzioni e le attività « sono disciplinate in conformità alle vigenti norme di legge » e subito dopo aggiungere « salvo quanto previsto dall'articolo 10 »? Sono stato presidente del consiglio superiore delle Forze armate ed ho visto aggirare le competenze del consiglio da un ministro che si riteneva al di sopra delle leggi. Per tale motivo non vorrei che si cercasse la strada per annullare le funzioni di tale organo; se lo si ritiene superfluo, lo si elimini *tout court*, senza tante fumisterie e soprattutto senza tanti giri di parole.

Signor Presidente, concludo con un certo amaro in bocca, perché dopo 41 anni di stelletto vorrei vedere concluso

prima possibile il progetto di riforma delle Forze armate, tutte le leggi di riforma delle Forze armate. Vorrei che fosse una buona conclusione nell'interesse della nazione e di chi sceglie la vita militare sapendo che è una scelta che gli impone sacrifici, dignità ed efficienza. Pertanto rifugio dal voler prolungare l'iter di questo provvedimento anche per un aspetto che esula dal mero significato legislativo. Mi riferisco al compianto ministro della difesa Spadolini, che fu il primo presentatore del provvedimento ed a cui ebbi l'onore di fare da capo di gabinetto. Tuttavia non posso fare a meno di porre in evidenza certi aspetti dell'attuale mondo militare, perché sarebbe per me un venir meno alla lealtà nei confronti della nazione e degli stessi militari per i quali chiederò sempre efficienza, dignità e rispetto.

Chiedo pertanto che tale provvedimento sia discusso al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di domani.

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

GUSTAVO SELVA. Signor Presidente, parlerò brevemente anche perché intervengo al posto del collega che si è occupato di tale problema in Commissione difesa.

Partirò innanzitutto dall'osservazione che il relatore, presidente Spini, ha fatto circa la posizione dell'Italia che spesso, almeno nell'immaginario collettivo — come si usa dire —, appare soggetta ad una qualche emarginazione per quanto riguarda il settore militare, in particolare quello della difesa, anche negli organismi dei quali siamo stati fondatori come la NATO o l'Unione europea occidentale. Credo che ciò derivi da una cultura che vorrei definire un po' della dimenticanza. Non si tratta naturalmente di fare qui un'analisi né storica né sociologica dei decenni intercorsi tra la fine del secondo conflitto mondiale ed oggi. Non vi è dubbio però che abbiamo sempre mantenuto un certo silenzio, una certa considerazione distratta per i problemi della

difesa, forse anche per filosofie che si scontravano, quali quelle dell'esercito di professione e dell'esercito di popolo. Di fatto, quindi, avvertiamo una « diminuzione » a livello internazionale per quanto riguarda le nostre Forze armate.

Ritengo che oggi questi complessi debbano essere superati. Come ha ricordato il presidente Spini, siamo presenti in scacchieri di cui non siamo neppure a conoscenza formale (io stesso non lo sono, naturalmente, lo confesso, per mia ignoranza); forse stampa, televisione e radio non si occupano di questi problemi e quindi vi è questa carenza.

Neanche il Parlamento ha mai fatto o fa (non dirò dai banchi vuoti che oggi ascoltano questo nostro conversare quasi salottiero) alcun grande dibattito sui problemi della strategia militare, della nostra appartenenza alle organizzazioni internazionali di cui parlavo. Proprio recentemente mi sono trovato in Francia — il collega Giannattasio era con me: entrambi facciamo parte dell'Assemblea parlamentare della UEO — ad assistere alla televisione, anche per amore professionale, al dibattito nato a seguito di un *pour parler* o di un accordo che già esiste fra la Francia e la Germania in ordine alla dissuasione nucleare. Ebbene, su questo tema è nato un ampio dibattito che continua sulla stampa, alla radio ed alla televisione. Debbo dire che ciò ci vede in condizioni di inferiorità per quanto possiamo e dobbiamo fare come membri dell'Alleanza atlantica e come componenti dell'organizzazione politica dell'Unione europea occidentale.

Prendiamo, ad esempio, il problema dell'Alleanza atlantica. Sapete che oggi si è aperta la prospettiva, richiesta dai paesi dell'est europeo (alcuni si trovano già in posizione di attesa) di entrare nell'Alleanza atlantica; si pone poi il problema delle reazioni che l'ingresso nell'Alleanza atlantica di nazioni delle fasce centro-orientale e centro-meridionale possono suscitare nella Russia. Di tutto questo — lo dico francamente — non solo il cittadino italiano, ma forse nemmeno gli specialisti dei giornali, delle trasmissioni radio e

televisive fanno il benché minimo cenno. Sembra che l'organizzazione militare - anche quella, lo ripeto, integrata in strutture come l'Alleanza atlantica - sia una specie di realtà a parte, che si governa per proprio conto, di cui i cittadini non sanno assolutamente niente o poco, confermando in questo modo quelle preoccupazioni che anche il collega Tassone ha rappresentato nella discussione odierna.

Per quanto riguarda il provvedimento in sé, pare anche a me che sia il frutto, per una volta tanto positivo, di un accordo intervenuto a livello parlamentare. Essendo presidente della Commissione affari costituzionali nella precedente legislatura ho lamentato molto spesso come la funzione specifica di questo nostro Parlamento sia stata quella di convertitore di decreti-legge, non di iniziatore, così come vuole la Costituzione (certo, insieme con il Governo), delle proposte di legge.

Il fatto che la ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'amministrazione della difesa sia il frutto di un accordo nato a livello parlamentare dà indubbiamente il senso di una responsabilità nazionale che tutti avvertiamo e di un progresso che avanza dal punto di vista dell'iniziativa parlamentare medesima.

Assicuriamo pertanto, come è già avvenuto in sede di Commissione difesa, il nostro appoggio a questo provvedimento; ci auguriamo, nell'ambito del nuovo modello di sviluppo, di poter avere la capacità di incidere in modo più specifico di quanto non possa fare questa proposta di legge, che ha l'aria, per l'ennesima volta, di essere un provvedimento tampone. Mi domando quando mai arriveremo ad approvare una legge quadro: abbiamo infatti la necessità di delegificare, invece di continuare ad intervenire settorialmente con provvedimenti che spesso assumono la caratteristica di « provvedimenti tampone », se veramente desideriamo metterci al passo con gli altri paesi europei.

Vorrei fare un'osservazione in ordine al disegno di legge presentato dal ministro Bassanini, attualmente in discussione in questo ramo del Parlamento: in esso si

prevede la sostituzione, in forme ancora più ampie, del servizio militare con il servizio civile presso i vigili del fuoco, la Croce rossa e così via. In tale disegno di legge - e qui mi pare che il coordinamento tra il Ministero della difesa, quello della funzione pubblica e la Presidenza del Consiglio dei ministri sia, ancora una volta, carente - è previsto che a pagare questo tipo di servizio non sia il bilancio del Ministero dell'interno o quello della Presidenza del Consiglio, bensì quello del Ministero della difesa. L'osservazione che è stata fatta un po' da tutti, ed in modo particolare ed incisivo dal presidente Spini, non è tanto e solo relativa al valore dell'organizzazione delle nostre Forze armate, ma soprattutto alle carenze finanziarie. Se alcuni servizi vengono resi sotto il controllo e l'autorità di una certa amministrazione, ma sono pagati dall'amministrazione della difesa, le già scarse risorse assegnate al Ministero della difesa vengono ridotte ulteriormente a causa di una sottrazione finalizzata ad usi che con la difesa vera e propria non hanno assolutamente nulla a che fare.

Confermo pertanto che i deputati del gruppo di alleanza nazionale, avendola essi stessi firmata, daranno il loro consenso all'approvazione della proposta di legge modificata dal Senato. Desidero soltanto sottolineare che la nostra presenza negli organismi militari europei e NATO dovrebbe essere caratterizzata da una funzionalità, da un'efficienza e da una stabilità di attribuzioni che ci consentano di eliminare un complesso, che non è di inferiorità, ma consiste nella sensazione che le capacità dei nostri uomini e dei nostri comandi non siano sufficientemente valorizzate, forse a causa di una sorta di trascuratezza politica. Dopo le parole giustamente elogiative che riserviamo alle Forze armate - ed in particolare a coloro i quali svolgono il loro servizio fuori dai confini della patria, in quel contesto di globalità di cui il presidente Spini poc'anzi parlava e che oggi è avvertito come dovere per la sicurezza e per lo stabilimento della pace, come dovere di intervento in qualsiasi zona ove vi sia turbamento di

queste ultime — sarà necessario attrezzarci modernamente perché il ruolo dell'Italia sia maggiormente garantito per efficienza e modernità, senza eccessive presunzioni, ma nella consapevolezza di far parte di organismi come la NATO e l'Unione europea che dovranno, in uno sviluppo che tutti ci auguriamo, assumere più vaste dimensioni politiche e di sicurezza militare (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

GINO SETTIMI. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, comprendo i colleghi dell'opposizione, in particolar modo il collega Tassone, i quali, pur in prossimità della conclusione dell'iter di una proposta di legge che si aggira nelle aule parlamentari da oltre undici anni, sentono il bisogno di svolgere considerazioni critiche. Vorrei però ribadire che con i provvedimenti all'attenzione del Parlamento si sta delineando la struttura del nuovo modello di difesa e la nuova organizzazione delle nostre Forze armate.

In pochi mesi, per iniziativa del Governo e delle Commissioni parlamentari, le questioni della sicurezza hanno assunto notevole rilievo e, oltre al ruolo che l'Italia svolge e dovrà svolgere per la pace e per la sicurezza, si sta cercando di ridefinire la struttura e l'organizzazione del nostro esercito, la leva e la ferma volontaria, la partecipazione delle donne, l'obiezione di coscienza e il servizio civile. Sono questioni che erano in discussione da tantissimi anni e che oggi sono finalmente all'attenzione del Parlamento.

Stiamo costruendo un nuovo modello di difesa, stiamo integrando le nostre strutture con quelle della NATO e delle altre nazioni europee e, all'interno della NATO, stiamo lavorando per una forte credibilità dell'Italia e dell'Europa. Negli ultimi tempi, anche in modo molto rapido, sono cambiati i concetti della difesa; non è più in primo piano l'obiettivo di difesa dei nostri confini, ma quello di intervenire

(lo esplicitava molto bene il relatore, onorevole Spini) per evitare conflitti e per salvaguardare le vite umane.

Noi del gruppo della sinistra democratica-l'Ulivo, nel dare il nostro contributo alla politica di difesa e sicurezza, partiamo dall'interesse nazionale e dalla necessità di salvaguardare l'unità del nostro paese. Vogliamo che l'Italia svolga un ruolo di primo piano in Europa e all'interno dell'Alleanza atlantica e che alle nostre Forze armate, che fanno parte integrante della storia italiana, venga riconosciuto il ruolo e la funzione che meritano. Pensiamo altresì che per l'efficienza più volte dimostrata nelle missioni a cui l'esercito italiano ha preso parte all'interno del comando della NATO occorra tenere in giusto conto la preparazione dei nostri militari.

La riorganizzazione dei vertici militari si inquadra in questa ottica. Il relatore, onorevole Spini, ha esposto i contenuti della proposta di legge in esame; io voglio aggiungere che le modifiche apportate dal Senato si ritrovano già nell'ampia discussione che ha preceduto ed accompagnato la prima approvazione del provvedimento da parte della Camera. In sostanza, l'unica novità introdotta dal Senato riguarda l'articolo 5. Gli emendamenti approvati ampliano la discrezionalità del ministro nella scelta del segretario generale della difesa e di uno dei vicesegretari. Ritengo pertanto che non si debbano avere ulteriori indugi nell'approvare un provvedimento che a mio avviso conferisce un impulso al processo di modernizzazione della difesa e delle nostre Forze armate.

In conclusione, a nome del gruppo della sinistra democratica-l'Ulivo, vorrei ringraziare il presidente Spini che, oltre ad essere il primo firmatario della proposta di legge, si è reso protagonista di un proficuo lavoro, ha saputo coinvolgere la maggioranza e l'opposizione all'interno della Commissione difesa ed ha fatto in modo che quest'ultima stabilisse un giusto rapporto con il Governo e con i vertici militari. Grazie anche a questo lavoro svolto in modo congiunto, possiamo dire

che una delle riforme più attese, quella dei vertici militari, nei prossimi giorni potrà diventare legge dello Stato.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Spini.

VALDO SPINI, Relatore. Ritengo che la concordanza sul testo del provvedimento, possa esimersi da una replica. Quello che posso dire, anche in risposta al collega Selva che ha auspicato un significativo dibattito su questi temi, è che la Commissione esteri svilupperà domani una riflessione sui temi del rapporto tra politica estera e politica di sicurezza, già iniziata la scorsa settimana. Come ha ricordato anche l'onorevole Settimi, sono all'ordine del giorno vari provvedimenti fra i quali quello, proveniente dal Senato, sulla riforma dell'obiezione di coscienza. Questa discussione non rappresenta dunque una sorta di « fungo isolato », ma si inserisce in un dibattito che vogliamo portare avanti proprio perché questi temi abbiano, come in ogni paese adulto e moderno, la rilevanza e l'ampia risonanza che meritano.

Se dovessi condensare il mio pensiero in poche parole direi che avremo anche noi il nostro capo di Stato maggiore della difesa all'americana, con gli stessi poteri che tale figura ha negli Stati Uniti o in Gran Bretagna; avremo così — per i giornalisti — il nostro Colin Powell o qualcosa del genere (ma l'onorevole Selva in questo campo può dire qualcosa di più di me). Certo è che con questa legge le Forze armate si scuotono un po' di polvere di dosso.

Spero che, anche grazie all'opera del Governo, che mi auguro emani sollecitamente i decreti delegati, si possa avviare così quel rinnovamento e quella riforma di cui abbiamo veramente bisogno (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIOVANNI RIVERA, Sottosegretario di Stato per la difesa. Desidero ringraziare la Commissione difesa nel suo complesso. Guai, infatti, se non vi fossero state le punzecchiature dell'opposizione: avremmo avuto una situazione quasi « bulgara », se posso usare questo termine. Sono state fatte osservazioni significative, proprio perché si sta cercando di trovare una soluzione a quei problemi della difesa che sono sotto gli occhi di tutti. La scelta che sta facendo la maggioranza è una scelta responsabile e rapida per cercare di portare un contributo alla ristrutturazione di questo importante ministero e l'opera dell'opposizione è altrettanto importante e significativa. Tengo soprattutto a sottolineare il fatto che la Commissione difesa, a cominciare dal suo presidente Spini, sostenuto non solo dalla maggioranza, ma anche dall'opposizione, ha ritenuto che fosse necessario ripristinare il testo che era stato votato nella passata legislatura e che il Governo ha accettato di discutere, senza presentare un proprio disegno di legge (né un decreto, poiché si sa cosa si pensa in questo periodo dei decreti). Il Governo ha agito così per senso di responsabilità, per creare un rapporto con il Parlamento che consenta di far confluire in un settore così importante le idee comuni per risolvere queste problematiche.

Il Governo si associa dunque a quanto affermato dall'onorevole Spini tanto nella relazione quanto nella replica, soprattutto con riferimento al fatto che vi è la necessità di accelerare la votazione di questo provvedimento; il ringraziamento va dunque anche all'opposizione che, pure nella sua criticità, non ha frapposto ulteriori tempi all'approvazione della proposta di legge. Il Governo si augura pertanto che nel più breve tempo possibile il provvedimento sia definitivamente approvato.

Ringrazio ancora — è una ripetizione, ma questa volta ci vuole — tutta la Commissione per l'impegno profuso e tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito che si è svolto prima della sospensione estiva dei lavori, un dibattito che è stato

utile e costruttivo. Anche se qualche aspetto può non essere stato non soddisfacente per tutti, credo che nel complesso la riforma dei vertici militari sia globalmente accettata da tutto il Parlamento.

Quindi, rinnovo i miei ringraziamenti e spero che al più presto si possa porre fine ad una questione che credo un po' tutti si siano stancati di affrontare (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, recante interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto (2946) (ore 18,21).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, recante interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto.

Avverto che nella seduta del 14 gennaio scorso la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole a norma dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento.

Avverto altresì che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il relatore, onorevole De Piccoli, ha facoltà di svolgere la relazione.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame reca interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto. Come è noto ai colleghi, in data 10 dicembre 1996 è intervenuto un accordo tra il ministro dei trasporti, onorevole Burlando, e tutte le associazioni dell'autotrasporto, nel quale si concorda su una profonda riorganizzazione del settore, che movimentata circa l'80 per cento delle merci sull'intero territorio nazionale. Gli obiettivi ed i contenuti di questo accordo, assieme ad altre misure

tese ad incentivare il trasporto combinato, al fine di riequilibrare le diverse modalità di trasporto (su strada, rotaia, acqua e aereo), sono contenute in un apposito disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri e che inizierà il suo iter per l'approvazione in Parlamento.

A questo proposito, è opportuno tenere presente che i benefici per il settore dell'autotrasporto entreranno in vigore dal 1° gennaio 1998, qualora il Parlamento approvi il disegno di legge testé menzionato. Al fine di evitare sospensioni di queste agevolazioni, che potrebbero creare un clima sicuramente non positivo nel rapporto con le associazioni di categoria, con ripercussioni per l'intero settore dei trasporti nel nostro paese, il Governo ha ravvisato l'opportunità di prorogare a tutto il 1997 alcuni benefici contenuti nel decreto-legge n. 517, convertito nella legge n. 611 del 4 dicembre 1996, tra l'altro accogliendo un'indicazione del Parlamento, formulata in un apposito ordine del giorno approvato all'atto della conversione in legge di quel decreto.

La copertura finanziaria di questo provvedimento è assicurata dalla tabella A della legge finanziaria già approvata.

Entrando nel merito del provvedimento, all'articolo 1 si prevede un adeguamento del limite degli importi delle deduzioni forfettarie previste a titolo di spese non documentate ed inoltre una riduzione delle tasse automobilistiche di circolazione per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose per conto terzi, anche in adeguamento a norme comunitarie.

All'articolo 2 si prevede la riduzione dei pedaggi autostradali, secondo le modalità in vigore già per il 1996 e approvate con la conversione in legge del decreto-legge n. 517, con la significativa novità — che qui vorrei richiamare — che questi benefici sono estesi anche alle aziende che hanno sede in altri Stati dell'Unione europea e che si trovino ad operare nel territorio nazionale.

All'articolo 3 si prevede il rimborso di interessi maturati nei confronti dell'INAIL ed una dilazione dei criteri di pagamento attualmente in vigore.

Infine, all'articolo 5 si introduce una modifica al codice della strada inerente le caratteristiche tecniche dei rimorchi al fine di consentire il trasporto di *container* e di casse mobili.

L'impegno finanziario dell'intero provvedimento è di 208 miliardi e la copertura finanziaria, come ho detto poc'anzi, è assicurata dalla tabella A della legge finanziaria 1997.

In conclusione, la IX Commissione ha deliberato di riferire favorevolmente all'Assemblea, alla quale si raccomanda l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. La prima iscritta a parlare è l'onorevole Ciapusci. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, le chiedo di autorizzare la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente senz'altro, onorevole Ciapusci.

ELENA CIAPUSCI. Presidente, le chiedo anche di poter parlare, se è possibile, sull'ordine dei lavori. Posso?

Si tratta di un fatto che è accaduto al nostro collega, onorevole Cè, ieri sera a Mantova.

Gli organi di stampa riportano oggi la notizia dell'aggressione subita dall'onorevole Cè ad opera dei carabinieri in servizio durante la sfilata di carri carnevaleschi in località Castel Goffredo, in provincia di Mantova, ove si era recato con la famiglia per assistere allo spettacolo. Il collega, ravvisando la situazione di pericolo per l'incolumità delle persone, ne faceva segnalazione ai carabinieri di servizio.

Viste vane le sollecitazioni ad intervenire, si qualificava verbalmente come parlamentare ed insisteva per ottenere il loro intervento. Per tutta risposta il collega veniva malmenato dai carabinieri presenti e trascinato di peso presso la locale stazione dei carabinieri, continuando a subire pestaggi anche durante il tragitto.

Dopo essere stato identificato definitivamente, riceveva l'invito a lasciare la caserma con minacce di essere costretto a farlo con la forza e di venire arrestato e gli veniva opposto rifiuto a far verbalizzare la sua deposizione dei fatti da parte del maresciallo della caserma della stazione dei carabinieri, che non era presente al momento e che veniva chiamato successivamente.

Solo dopo tre ore riusciva, anche con l'intervento di altri parlamentari, a convincere il comandante della locale stazione a verbalizzare l'accaduto.

Noi chiediamo l'intervento del ministro dell'interno per avere delle risposte immediate sui provvedimenti che si intendono adottare nei confronti dei carabinieri responsabili della violenza subita dall'onorevole Cè e nei confronti del comandante della stazione in servizio, responsabile delle gravi minacce.

Si chiede altresì quali provvedimenti intenda adottare il ministro dell'interno per garantire alla pubblica opinione che le disposizioni impartite dai responsabili dell'ordine pubblico alle forze di polizia in servizio nelle regioni settentrionali, siano unicamente mirate a garantire regolare svolgimento delle manifestazioni, e non a creare un clima di tensione finalizzato ad intimidire nonché, come avvenuto in altre precedenti e recenti occasioni, a provocare quanti tra i presenti sono o possono essere ritenuti simpatizzanti della lega nord.

Si chiede ancora di sapere quali provvedimenti intenda adottare il ministro dell'interno per evitare che in futuro debba ripetersi l'inaccettabile situazione per cui, nel corso di una qualsiasi manifestazione pubblica, un cittadino non possa neanche permettersi di rivolgersi alle forze dell'ordine anche se agisce

nell'intento di evitare situazioni di pericolo, senza correre il rischio di essere malmenato e privato della propria libertà.

Alla luce di quanto successo ieri e negli ultimi tempi ai militanti della lega nord, e con riferimento agli episodi di violazione della sede di via Bellerio a Milano, alle ammende ai militanti che portano adesivi sulle proprie autovetture col simbolo della lega nord, alle intimidazioni fatte dai militari a comuni cittadini solo perché portavano una camicia di colore verde, alle perquisizioni fatte nelle sedi provinciali della lega nord, alle incriminazioni dei componenti delle camice verdi, alle aggressioni subite da parte della forza pubblica dall'onorevole Signorini a Venezia e dagli onorevoli Barral e Borghezio a Torino, si chiede l'intervento del ministro per sapere se questo faccia parte di disposizioni precise date ai militari o se sia libera iniziativa degli stessi; nel qual caso si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare.

Credo che l'incolumità fisica di un qualsiasi cittadino sia da tutelare in uno Stato democratico. La ringrazio, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Ciapucci, l'ho lasciata non illustrare ma leggere una interrogazione indirizzata al ministro dell'interno. Mi permetto di dirle che, come lei sa benissimo, queste richieste vengono fatte alla fine della seduta.

Lei si è inserita nel dibattito in corso con la grazia che la distingue, introducendo un'altra questione.

Ne prendo atto, perché mi rendo conto dell'importanza dell'accertamento che i fatti da lei esposti impongono sempre, per esigenze di carattere generale, sia che essi riguardino semplici cittadini sia che riguardino cittadini che sono anche deputati, nel rispetto della persona e del diritto di ciascuno e, nel caso particolare, anche di chi è chiamato al duro compito di assicurare l'ordine pubblico.

Sarà bene che il ministro risponda e faremo in modo che lo faccia al più presto. Posso dirle che il Presidente della Camera si è già attivato in proposito e che

dunque la vicenda potrà avere una sollecita definizione.

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

ANTONIO ATTILI. Presidente, il provvedimento che stiamo esaminando è l'ultimo di una serie di provvedimenti sull'autotrasporto che dal 1990 hanno impegnato il Governo con uno sforzo finanziario non indifferente, valutabile intorno ai 3.300 miliardi di lire.

Vi è, sostanzialmente, un obiettivo di fondo: impedire che l'aumento del costo dei carburanti comporti anche un aumento delle tariffe tale da produrre un'accelerazione della dinamica di crescita del livello generale dei prezzi.

Si può dire che tale obiettivo è stato sicuramente raggiunto, così come è stata raggiunta una pace sociale che ha evitato al nostro paese di subire conseguenze pesanti, così come è avvenuto, per esempio, in Francia.

Siamo consapevoli che il problema della riforma strutturale del settore dell'autotrasporto è sul tappeto e che la sua soluzione non è più procrastinabile. Questo provvedimento non riforma il settore, anche se all'articolo 2, come già ricordava il collega De Piccoli, sono stati inseriti alcuni elementi che si muovono in tale direzione. Mi riferisco, soprattutto, agli incentivi che favoriscono le aggregazioni in forma di consorzi e di cooperative delle aziende; agli incentivi per l'uso delle autostrade nel tentativo di decongestionare i centri abitati e con un miglioramento notevole per la sicurezza e la riduzione dell'inquinamento acustico ed ambientale; ed infine alla norma che consente di estendere i benefici ad imprese che hanno sede in altri paesi d'Europa.

Nel provvedimento si intravedono alcuni segnali che vanno nella direzione giusta. È però urgente e necessario porre mano alla riforma del settore.

I limiti dell'autotrasporto italiano sono tanti e sono noti. Vi è un'eccessiva polverizzazione delle aziende, che sono in numero elevatissimo rispetto a quelle de-

gli altri paesi europei; vi è un livello di qualificazione professionale complessivamente basso e vi è una serie di situazioni di irregolarità - bisogna dirlo - che penalizza le aziende sane; vi è inoltre un sistema di determinazione delle tariffe ormai anacronistico, inefficace, sicuramente non adeguato all'evoluzione del mercato e, peraltro, in larga parte disatteso.

Si tratta, dunque, di una situazione grave che va valutata in tutta la sua emergenza e che è destinata a peggiorare con la prossima liberalizzazione del cabotaggio interno ai paesi dell'Europa prevista per il 1998.

Questo provvedimento, dunque, presenta limiti molto forti e persegue obiettivi estremamente circoscritti. Bisognerà quindi fare di più, ma il Governo ha consapevolezza di ciò, così come le categorie hanno consapevolezza della situazione. Infatti, già è stato reso noto il testo di un disegno di legge, che credo sia in via di presentazione alle Camere, che propone la riforma complessiva dell'autotrasporto. Il problema è quello di cambiare radicalmente le quote di traffico e di riequilibrare un dato che citava l'onorevole De Piccoli, quello rappresentato dall'80 per cento di trasporto di merci su gomma, che è assolutamente insostenibile. Bisognerà quindi trasferire una quota significativa del trasporto di merci dalla gomma alla rotaia ed al cabotaggio marittimo, puntando sullo sviluppo della intermodalità, su un aumento dei livelli di sicurezza stradale, sulla protezione dell'ambiente, fortemente compromesso dalle emissioni inquinanti del trasporto su gomma.

È evidente che un intervento così incisivo in un settore estremamente delicato presenterà tempi presumibilmente lunghi. Non so se dovremo attendere il 1998 o se riusciremo a godere prima degli effetti del provvedimento che il Parlamento dovrà discutere tra breve, però è certo che vi è la volontà da parte del Governo di prorogare al 1997 i benefici già concessi nel 1996, in attuazione sia di un accordo intervenuto tra il ministro e le categorie sia di un ordine del giorno

presentato alla Camera nel dicembre 1996. Per queste ragioni valutiamo positivamente il provvedimento, che consentirà di affrontare con la necessaria tranquillità quella riforma del settore su cui tutti conveniamo.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, questo decreto-legge rappresenta una sorta di atto dovuto nei confronti delle categorie degli autotrasportatori, così come è stato ricordato dai colleghi che mi hanno preceduto. Il decreto-legge in esame, infatti, scaturisce dall'accordo stipulato tra le organizzazioni degli autotrasportatori ed il Governo il 10 dicembre dell'anno scorso. Pertanto non siamo contrari al merito di questo provvedimento, le cui finalità condividiamo, ma ci poniamo in una posizione critica nei confronti del Governo su alcuni aspetti che abbiamo già affrontato nel lavoro della Commissione.

Come dicevo, il decreto in esame trova il suo presupposto nell'accordo fatto nel dicembre scorso in sede governativa durante le trattative che il Governo ha condotto con le categorie dell'autotrasporto proprio al fine di scongiurare, come ricordava il collega Attili, il paventato blocco del trasporto di merci da parte degli autotrasportatori. Nel mese di dicembre mancavano le disposizioni atte a garantire agli autotrasportatori stessi il riequilibrio dei conti delle loro aziende, che alla fine dell'anno non avevano ancora il necessario supporto normativo.

Il decreto n. 517 ha sanato questa situazione ponendo i presupposti di quella pace sociale già ricordata e che ha evitato un blocco dell'autotrasporto nel nostro paese.

Occorre però ricordare ai colleghi la piccola svista in cui è incorso il Governo, in particolare il ministro dei trasporti, quando, in data 30 dicembre, non recependo una indicazione del Ministero dei lavori pubblici, i 55 miliardi destinati agli incentivi a favore degli autotrasportatori sotto forma di sconti per i pedaggi auto-

stradali di fatto sono andati a residuo. Non so se gli autotrasportatori se ne siano resi conto, ma la pace sociale che il Governo è riuscito ad assicurare di fatto è stata raggiunta sulla base di promesse a cui non hanno fatto seguito atti concreti, tant'è vero che oggi siamo chiamati ad esaminare un nuovo decreto-legge che reitera per il 1997, in base agli accordi raggiunti, gli stessi incentivi. Il Governo, nel corso dell'esame in Commissione, ha dovuto far introdurre una modifica per recuperare gli stanziamenti da destinare alle categorie interessate.

Ciò sta a dimostrare una certa approssimazione negli atti che il Governo compie, tanto più che determinate situazioni erano state in passato denunciate da qualche autorevole ministro.

Il decreto-legge n. 1 del 1997, come è già stato ricordato, è frutto di accordi che vengono da lontano, accordi stipulati da Governi precedenti. I suoi punti qualificanti consistono nella parametrizzazione alla media europea dei costi gravanti sulle imprese di autotrasporto italiane, negli incentivi alla riduzione del fenomeno della polverizzazione (a parere unanime riconosciuta come una delle cause della crisi in cui versa il settore dell'autotrasporto italiano), nella valorizzazione dei parametri di sicurezza e nella tutela ambientale. Il Governo ha inoltre ridotto il costo del lavoro rateizzando i premi dell'INAIL ed ha introdotto agevolazioni fiscali consistenti nella deduzione forfettaria di spese non documentabili da parte delle imprese che seguono questo regime. È prevista altresì la riduzione della tassa di possesso dei veicoli, previsione che rientra tra le direttive dell'Unione europea perché - giova segnalarlo - abbiamo un'eccessiva imposizione fiscale, rispetto alla media europea, anche sul mezzo utilizzato per l'autotrasporto. Infine sono previsti sconti sui pedaggi autostradali in ragione del fatturato che le imprese riescono a raggiungere nella loro attività.

Non abbiamo obiezioni di sorta da sollevare su questi aspetti del decreto, condividiamo anzi l'intento di aiutare queste categorie, tanto che abbiamo pre-

sentato alcuni emendamenti tendenti ad aumentare il *plafond* a disposizione perché è noto a tutti - e quindi anche al Governo - che i fondi stanziati non sono assolutamente sufficienti a sanare le esigenze dell'intera categoria, per cui non tutti potranno godere degli aiuti del Governo.

Nel corso della discussione in Commissione siamo stati accusati da altre forze politiche di essere statalisti perché, pur essendo di formazione liberista, abbiamo proposto incentivi statali a favore di una certa categoria. Respingiamo tale accusa e ricordiamo a quelle forze politiche, che giudichiamo maggiormente legate ad un certo modo di gestire la cosa pubblica, che se in Italia il prezzo del carburante fosse parametrato al costo medio europeo sicuramente gli autotrasportatori italiani non avrebbero bisogno dei 55 miliardi derivanti dagli sconti dei pedaggi autostradali né dei 208 miliardi stanziati complessivamente a favore della categoria. È infatti ben più pesante l'onere che il mondo dell'autotrasporto italiano deve subire per la sperequazione di costi che deve sostenere.

Alla luce di tali considerazioni, risulta evidente che lo Stato deve rimettere mano ed intervenire in quei settori nei quali è risultato assente. Come forza politica riteniamo che in un mercato veramente libero, dove si possa svolgere un'attività imprenditoriale - anche in questo settore - secondo le regole della concorrenza, il nostro mondo dell'autotrasporto incontrerebbe forse minori difficoltà.

Per entrare nel merito del provvedimento, pur condividendone - come abbiamo detto - lo spirito, noi non ci vogliamo esimere dall'avanzare proposte emendative, che abbiamo in parte già presentato in Commissione. Non solo le ripresentiamo in questa sede, ma abbiamo anche ampliato il numero degli emendamenti proprio perché, dal dibattito in Commissione, abbiamo tratto nuovi orientamenti e proposte da avanzare al Governo. Ci siamo comportati in tal modo anche per verificare in quale misura il Governo e il ministro in particolare siano

disposti a recepire suggerimenti e proposte emendative che contengono norme di trasparenza nei confronti delle categorie che beneficranno di tali interventi. Al riguardo, preannuncio la presentazione di emendamenti che proporranno l'equiparazione degli incentivi agli autotrasportatori, che usufruiscono di agevolazioni riguardanti gli sconti sui pedaggi autostradali, nella direzione - indicata dal Governo - di favorire il trasporto misto-combinato (mi riferisco a quello che si trasferisce parzialmente dalla gomma alla ferrovia e dalla gomma al mare). Non comprendiamo, ad esempio, come si possa non pensare di agevolare anche quegli autotrasportatori che usufruiscono del trasporto marittimo di cabotaggio, attraverso sconti sulle tariffe che a tali imprese vengono praticate.

Non intendo anticipare i contenuti degli emendamenti che verranno discussi nei prossimi giorni, ma credo che in alcuni casi non si possa non essere critici nei confronti del Governo. Mi riferisco, ad esempio, al fatto che venga per l'ennesima volta utilizzato lo strumento del decreto-legge per promuovere iniziative legislative che nulla hanno a che vedere con i contenuti ed il merito del provvedimento stesso. Signor Presidente, signori membri del Governo, non riusciamo a comprendere per quale motivo in un provvedimento così specifico e tecnico, come quello che prevede incentivi a favore di una categoria come quella dell'autotrasporto, si possa modificare per decreto-legge il codice della strada.

Da questo punto di vista, peraltro, il Governo è recidivo (il sottosegretario questi fatti li conosce bene) perché, già in occasione dell'esame del decreto-legge n. 517 del 1996, evidenziò l'esistenza di esigenze non procrastinabili relative a talune modifiche all'articolo 10 del codice della strada. Pur protestando, in quell'occasione noi interpretammo la volontà del Governo come un'occasione per predisporre e proporre iniziative in questo senso (mi riferisco a proposte di legge giacenti presso la Commissione trasporti della Camera): proprio in occasione della

conversione in legge di quel decreto-legge presentammo proposte emendative allo stesso articolo 10 del codice della strada. Se vige il concetto di *par condicio* - tanto caro alle forze che compongono il Governo in carica - non comprendiamo per quale motivo l'esecutivo possa assumere iniziative legislative in una direzione mentre il Parlamento si vede negare le stesse prerogative nella medesima materia.

Ricordo che in occasione dell'esame del decreto-legge n. 517 del 1996 il Governo ebbe per lo meno il buon senso e il buon gusto di accettare - sotto forma di ordine del giorno - talune proposte emendative all'articolo 10 del codice della strada, impegnandosi a recepirne il contenuto e a promuovere - e ad assecondare - iniziative legislative che andavano in questa direzione. Ebbene, trascorrono esattamente ventisei giorni dal 4 al 30 dicembre (data di presentazione di questo nuovo decreto-legge) e ritroviamo nuovamente, all'interno di una normativa sull'autotrasporto, modifiche all'articolo 10 del codice della strada. Il Governo ripropone quindi la materia del codice della strada, noi riproponiamo le nostre proposte emendative e al riguardo è intervenuta anche la Presidenza della Camera, alla quale mi rivolgo per capire per quale motivo in Commissione siano stati giudicati inammissibili emendamenti riguardanti la materia che il Governo ha surrettiziamente inserito all'interno di un decreto-legge. Si tratta, infatti, di una proposta di modifica allo stesso articolo che il Governo intende modificare per decreto. Peraltro, sono stati giudicati ammissibili emendamenti al decreto-legge volti alla creazione di una unità di controllo sull'operato delle Ferrovie dello Stato, che nulla hanno a che vedere con il contenuto di questo provvedimento.

Chiedo quindi alla Presidenza della Camera quali siano i criteri di ammissibilità degli emendamenti, perché mi riesce difficile capire per quale motivo non siano stati considerati inammissibili per estraneità di materia rispetto al decreto-legge

gli emendamenti tendenti alla creazione di un comitato di controllo sull'operato delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, lei sa bene che in tema di ammissibilità, una volta assunta una valutazione da parte della Commissione nella fase dell'iter che precede la discussione in aula, questa non può essere messa in discussione nella fase successiva, altrimenti avrebbe luogo un dibattito che ha una sua ragione - non voglio dire se fondata o meno -, comunque una sua consistenza e le cui finalità sono state valutate in altra sede.

Giacché lei si è rivolto alla Presidenza, ho voluto rispondere alle sue argomentazioni.

PAOLO MAMMOLA. Presidente, mi creda, ho sollevato la questione solo per semplice dovere di cronaca.

PRESIDENTE. Proprio per il rispetto che ho delle sue valutazioni, ho il dovere di risponderle.

PAOLO MAMMOLA. La ringrazio della sua cortesia; rimane comunque la mia perplessità per le motivazioni che ho testé richiamato.

In buona sostanza, abbiamo riproposto al Governo le questioni che avevamo già cercato di affrontare in Commissione. Forse in Commissione abbiamo licenziato il provvedimento con eccessiva fretta; l'esigenza e l'urgenza di giungere all'esame dell'Assemblea non hanno forse consentito un ampio dibattito che però, per quanto riguarda la forza politica che rappresento, non rinunceremo a svolgere in aula perché le nostre proposte emendative vanno in una direzione che riteniamo anche il Governo non possa non condividere.

E allora, quando non si vuole fare una battaglia di posizione, ma contribuire tecnicamente alla predisposizione di leggi chiare, che non diano adito a doppie interpretazioni, che non consentano a soggetti terzi, esterni al settore per il

quale si prevedono incentivi ed agevolazioni, di accedere inopinatamente al denaro pubblico, ritengo che il Governo non possa e non voglia non confrontarsi anche con le opposizioni parlamentari nel merito di tali questioni. Ritengo sia questa la sede più opportuna nella quale chiarire tutte le posizioni.

Alla luce di queste considerazioni, signor Presidente, ritengo che siamo di fronte ad un provvedimento molto importante che ci auguriamo - come è già stato sottolineato dai colleghi - sia l'ultimo. All'interno della Commissione trasporti abbiamo tutti auspicato di poter svolgere un ampio dibattito sui provvedimenti del Governo, che peraltro non sono stati ancora presentati alle Camere, ma già divulgati in convegni e conferenze. Pare infatti che per questo Governo non sia il Parlamento la sede di dibattito primaria, ma le assemblee ed i convegni in cui si enfatizzano le sue iniziative di carattere legislativo.

Al di là di queste considerazioni, siamo favorevoli ad una riforma del settore ed auspichiamo di poterla realizzare nel corso di quest'anno.

Per tali motivazioni, il provvedimento in discussione dovrebbe essere inserito già nell'ordine del giorno della seduta di domani, al primo o al secondo punto, proprio perché ritengo che su tale disegno di legge di conversione dovremo aprire un confronto parlamentare che non si esaurirà in poco tempo, così come è invece accaduto per le proposte emendative in Commissione trasporti.

Mi auguro, dunque, che nella giornata di domani si possa discutere in maniera ampia di tutta la materia.

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

MARIO BACCINI. Signor Presidente, intervengo a nome del gruppo del centro cristiano democratico su un problema che riteniamo importante poiché riguarda uno dei settori vitali del paese, quello dei trasporti.

Oltre a sottolineare l'importanza della conversione in legge di questo decreto-

legge, cerchiamo di fare un ragionamento di carattere politico sulla strategia dei trasporti con particolare riferimento all'autotrasporto.

A nostro giudizio, questa è l'ennesima *pezza calla*, come diciamo a Roma, che si mette sulla politica del settore, perché adottare provvedimenti che vengono rinviati di anno in anno per evitare la tensione in un comparto, senza però legificare, a nostro avviso denota un'inconsistenza politica. Per quanto ci riguarda, è concluso il tempo che abbiamo dato non solo ai sottosegretari ma allo stesso ministro per delineare la politica complessiva dei trasporti nel nostro paese.

Abbiamo già annunciato più volte in quest'aula, signor sottosegretario, la nostra apertura di credito nei confronti di un'azione politica che ci attendevamo dal ministro Burlando e dai sottosegretari per i trasporti, previa ampia consultazione delle forze politiche, seguendo una strategia comune della quale in varie occasioni anche nella Commissione di merito avevamo sentito la necessità, individuando le ragioni dell'unità anziché quelle della diversità per risolvere i problemi.

Oggi ci sembra che tale apertura di credito debba essere chiusa proprio in considerazione dei provvedimenti che giungono in Assemblea, della situazione delle Ferrovie dello Stato, della questione relativa all'assistenza al volo e dei problemi del traffico aereo e delle compagnie di bandiera. Notiamo infatti che vi è una gestione personalistica del settore dei trasporti — preferirei parlare di *lobby* — per cui non si può più andare avanti in questo modo.

Signor sottosegretario, ognuno ha le sue responsabilità, di Governo e, per quanto ci riguarda, di opposizione. Faremo fino in fondo questa opposizione soprattutto in riferimento alle sue deleghe, signor sottosegretario. Riteniamo infatti che lei dia scarsa affidabilità, per tutto quello che viene a raccontarci in Commissione mentre puntualmente si verifica ben altro: mi riferisco alle Ferrovie dello Stato. Faccio riferimento anche alle interpellanze presentate dal nostro gruppo

circa il discorso del trasporto delle merci, dell'Euro-log. Lei, signor sottosegretario, dopo aver chiesto tempo, si è impegnato a riferire in Commissione su tale questione della quale si dovrà occupare anche la magistratura. Tuttavia si tratta di un problema che affronteremo successivamente.

Per quanto concerne il settore dell'autotrasporto, il nostro consenso è dovuto solo al rispetto delle organizzazioni sindacali e degli operatori economici, che non possono pagare il prezzo dello scontro politico. Quindi, il provvedimento in discussione, che a nostro avviso è parziale e che si ripete di anno in anno, è solo l'ennesimo atto di buona volontà per non penalizzare un settore che vive un momento drammatico.

Certo non vogliamo aiutare il Governo che adotta « provvedimenti tampone », che favoriscono la concorrenza europea. Anche in merito agli sconti autostradali per il settore, per le cooperative ed i consorzi, riscontriamo che queste concessioni vengono concesse, come fatto prioritario, ai concorrenti stranieri mettendo in campo il discorso dell'Unione europea. I nostri trasportatori, gli imprenditori del settore incontrano problemi reali di concorrenza con i tedeschi, con i francesi, con gli spagnoli, con tutti coloro che vivono nella Comunità europea perché non sono competitivi con gli imprenditori degli altri paesi e noi, in cambio, offriamo le stesse agevolazioni che stiamo introducendo questa sera convertendo in legge il decreto-legge n. 1 anche ai concorrenti stranieri. Questo mi sembra un aspetto sul quale, quanto meno, bisognerebbe discutere un attimo.

Se le stesse condizioni agevolate venissero praticate ai nostri trasportatori in Spagna, Francia o Germania, probabilmente saremmo d'accordo ad applicarle anche in Italia. Mettiamo però prima di tutto i nostri trasportatori in condizione di vivere questa situazione anche a livello di concorrenza reale.

Ciò che mi sorprende, però, è che non andiamo a delegificare. Sfido chiunque a leggere un provvedimento — che, signor

Presidente, diventerà legge — e capire di che cosa stiamo parlando: si fa riferimento a leggi e decreti, si propone di sopprimere articoli, si modifica, come ricordava il collega Mammola, il codice della strada, ma su un problema così importante manca un coordinamento legislativo.

Soprattutto, nel nostro paese non vi è una politica del trasporto perché, ad esempio, non vi sono collegamenti con gli interporti, né si sa cosa voglia fare il Governo dal punto di vista urbanistico; non si conosce esattamente la politica del trasporto su ferro né come possa collegarsi con quello su gomma e, quindi, con le cargo *building* e le cargo *city* negli aeroporti, in modo da essere concorrenti non solo nel settore del trasporto persone, ma anche in quello del trasporto merci nel nostro paese e, quindi, da acquisire commesse in apertura con il Medio Oriente.

Manca una politica di questo tipo e, quindi, ci limitiamo ad accontentare i trasportatori, ai quali lanciamo il messaggio di avviare una forte protesta nei confronti di questo Governo per la sua assenza politica. Questa è la scommessa che avvieremo nei prossimi giorni, signor sottosegretario. State fissando le norme del decreto-legge per tutto il 1997 — lo dite anche come premessa — per scongiurare la protesta degli autotrasportatori e pensate che noi possiamo essere complici di una bieca manovra politica di «bassa cucina»? Esamineremo tutte le questioni punto per punto, perché vogliamo sapere se siete in grado di legiferare o solo di fare un discorso per accontentare qualche *lobby* del settore, qualche amico del Governo.

Nel comparto dei trasporti stanno avvenendo tantissime cose. Immagino cosa avrebbe potuto subire da parte vostra il Governo Berlusconi se nel paese fossero accadute tutte le vicende che si stanno verificando in questi giorni. Che cosa avrebbe fatto il ministro dei trasporti di un Governo di centro-destra? Avrebbe avuto le piazze piene, le proteste galoppanti delle sinistre su questo problema.

Ed allora diciamo «basta». Questa apertura di credito, per quanto ci riguarda, è cessata.

Vengo poi al trasporto per conto terzi e per conto proprio. Abbiamo un modo di legiferare per cui non si capisce bene se una virgola sposti interessi o meno, signor sottosegretario. Sul trasporto per conto terzi e conto proprio il Ministero dei trasporti deve allora chiarire soprattutto una cosa. Le aziende municipalizzate, per esempio quelle della nettezza urbana, che trasportano in conto proprio, partecipano a gare di appalto negli enti pubblici (nell'Alitalia, nella Telecom, nelle Ferrovie dello Stato) per i rifiuti ma concorrono con le aziende che trasportano per conto terzi. Questo non può essere consentito dal Ministero dei trasporti. Nei capitolati di appalto dobbiamo chiarire che le aziende municipalizzate che non hanno il conto terzi non possono nel nostro paese partecipare a gare di appalto in enti pubblici per trasportare altri prodotti. A Roma, ad esempio, l'AMA sta avviando dei *business* importanti. Se allora l'AMA vuole attrezzarsi deve essere concorrente con gli imprenditori privati, deve avanzare la richiesta al Ministero dei trasporti per mettere in regola i propri camion ed automezzi, partecipare alle revisioni e non rimanere impunita anche dal punto di vista del controllo della polizia municipale o stradale. Soprattutto deve essere in regola con i capitolati d'appalto ed avere le stesse condizioni dell'imprenditoria privata. Non è giusto creare, con il tacito consenso di qualche amministrazione, e quindi anche del Ministero dei trasporti, posizioni di favore per aziende pubbliche (ovviamente controllate politicamente) per vincere le gare d'appalto. Diciamo ciò apertamente e lo ripeteremo prossimamente attraverso gli strumenti di sindacato ispettivo per verificare se vi siano le condizioni per annullare le gare di appalto.

Annunciamo quindi, non tanto a chi ci ascolta dai banchi del Governo ma soprattutto agli imprenditori del settore ed a tutti coloro che soffrono l'azione del Governo, che il voto dei deputati del

centro cristiano democratico — e credo anche di quelli del Polo per le libertà — sarà volto soprattutto a dare agli autotrasportatori quelle risposte che vediamo mancare da parte del Governo. Su queste basi la nostra attenzione sarà massima e il nostro sarà un voto convinto a favore della promozione di queste agevolazioni, che a nostro avviso rappresentano soltanto un palliativo, ma che comunque sono l'inizio di una nuova politica del centro-destra in questo settore nevralgico ed importante, che denota l'inconsistenza della politica di questo Governo.

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

PAOLO GALLETTI. Il decreto-legge al nostro esame è l'ultimo di una lunga serie di decreti che dal 1990 hanno stanziato fondi cospicui a favore del settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi. Vorrei ricordare alcune cifre: 422 miliardi nel 1990, 725 nel 1991, 665 nel 1992, 570 nel 1993, 503 nel 1994 e cifre analoghe per il 1995 ed il 1996. Pertanto dal 1990 ad oggi abbiamo stanziato qualche migliaio di miliardi per sostenere questo settore, che nel nostro paese ha registrato una crescita abnorme, pari al 170 per cento negli ultimi vent'anni. Si tratta inoltre di un settore fortemente squilibrato rispetto alle medie europee: secondo i dati Eurispes, nel nostro paese abbiamo un parco di mezzi pesanti che supera i 2 milioni 300 mila unità, con i TIR che smaltiscono 180 miliardi di tonnellate per chilometro, contro i 160 della Germania, 135 della Spagna, 110 della Francia e poco meno di 100 della Gran Bretagna; parliamo di trasporto di merci ad alto valore aggiunto, mentre in genere i dati tengono conto delle merci in generale (invece, se consideriamo solo le materie prime a basso valore aggiunto, non possiamo capire la struttura del trasporto nel nostro paese).

Secondo dati relativi alle merci ad alto valore aggiunto che interessano l'industria, la ferrovia presenta dati bassissimi, più bassi del 12,7 per cento del totale delle

merci; se consideriamo le merci di interesse industriale, soltanto il 4,7 per cento utilizza la ferrovia, mentre il 93,7 per cento si muove su strade ed autostrade.

Questo è il dato drammatico che ci pone fuori dai mercati europei e non è vero, come affermava il collega Mammola, che se vi fossero le condizioni di mercato europeo noi non avremmo bisogno di sovvenzionare l'autotrasporto. Se vi fossero le condizioni di mercato europeo, inoltre, dovremmo rispondere alle procedure di infrazione avviate dall'Unione europea contro il nostro paese. La Commissione europea ha stabilito che l'Italia deve eliminare l'aiuto all'autotrasporto (quello del 1992), il quale deve essere recuperato entro due mesi dalla notifica della predetta decisione (n. 93/496 CEE), in quanto gli aiuti sono stati dichiarati illegittimi ed incompatibili con il mercato comune. Il Governo italiano non ha proceduto a tale recupero e pertanto la Commissione ha proposto ricorso contro la Repubblica italiana alla Corte di giustizia delle Comunità europee in data 18 agosto 1995. Questo per quanto riguarda il 1992; ma procedure analoghe sono state avviate anche per gli anni successivi. Infatti, con lettera pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee del 6 gennaio 1996, la Commissione europea ha manifestato le proprie intenzioni rispetto al *bonus* concesso per gli anni 1993 e 1994, considerato aiuto di Stato inammissibile ai sensi della normativa comunitaria.

Qui non siamo nel mercato europeo, ma in presenza di una forma di conservazione distorta di un settore dell'industria nazionale, di un aiuto distorto alla nostra industria. Il *bonus* all'autotrasporto, infatti, è un aiuto al *just in time*, al magazzino viaggiante delle nostre imprese, quindi è un sostegno indiretto alle industrie, e non tanto agli autotrasportatori, che viola le normative comunitarie. Questo è il punto principale del mio ragionamento. Non è quindi sostenibile dal punto di vista del mercato comunitario la prosecuzione di questo aiuto e credo sia un *escamotage* il fatto di averlo

esteso, per quanto riguarda i pedaggi autostradali, anche agli operatori stranieri. Molte imprese italiane di autotrasporto sono state già acquistate da operatori stranieri, per cui è difficile fare una distinzione.

Vi è poi un altro aspetto di distorsione. Secondo fonti comunitarie il costo della congestione da traffico dovuta allo sviluppo distorto del traffico su gomma equivale al 2 per cento del PIL, percentuale che aumenta al 5 per cento se si considerano i costi dell'inquinamento. Siamo quindi di fronte ad un costo economico, oltre che ad un costo in termini ambientali, di qualità della vita, di incidenti, di manutenzione, di logoramento del sistema stradale ed autostradale del nostro paese. Un costo che la collettività non può più accollarsi, a fronte di direttive dell'Unione europea che prescrivono che ogni mezzo debba pagare i propri costi, compresi i cosiddetti costi esterni. Quindi, ogni mezzo di trasporto deve pagare anche il costo della manutenzione e della sicurezza rispetto all'inquinamento.

Noi dobbiamo raggiungere questo obiettivo, che ovviamente renderebbe competitivo il trasporto su ferro, su rotaia e il cabotaggio marittimo. Ciò oggi non avviene anche a causa dei cospicui aiuti all'autotrasporto e, tramite essi, al magazzino viaggiante delle arretrate industrie italiane. Siamo arrivati a questo punto perché abbiamo avuto un modello di sviluppo economico di tipo statalista e protezionista, legato a quello che negli anni sessanta ha avuto i suoi punti di forza nel basso prezzo del barile del petrolio, nel trasporto su gomma per tutti (passeggeri ma anche merci) e in un sistema autostradale sostanzialmente a spese del pubblico.

Questo è il punto di partenza. Oggi tale modello è insostenibile e vi è l'urgenza di cambiarlo per una duplice motivazione, la prima delle quali è di carattere economico e riguarda la competitività sul piano europeo. Tra l'altro, come afferma sempre anche il ministro Burlando, nei prossimi anni sulle Alpi i TIR non potranno più

passare perché i paesi alpini (come Svizzera e Austria) ce lo impediranno (già ora il passaggio è contingentato). Dovremo quindi modernizzare il nostro sistema dei trasporti. Il Governo sostiene che bisogna portare rapidamente la quota del trasporto su ferrovia al 20 per cento e alcuni ministri parlano addirittura del 40 per cento. Condivido questi obiettivi e credo che entro tempi molto brevi occorra arrivare al 20 per cento, per poi giungere al 40 per cento.

Queste considerazioni riguardano il livello di qualità del nostro sistema economico per la competitività sul mercato europeo. In tale contesto, credo che provvedimenti come quello in discussione non abbiano più ragione di esistere; penso davvero che il decreto-legge in esame debba essere l'ultimo di questo tipo. Il Governo — è stato ricordato — ha approvato, in sede di Consiglio dei ministri, un disegno di legge per la riforma del settore dell'autotrasporto con una dotazione molto cospicua, ossia di 1.800 miliardi, per questo cambiamento. Le linee generali del disegno di legge non sono ancora note nei particolari; certo è che se esso consegnasse ancora una volta, con fondi cogestiti tra Governo e categorie, il potere di ricatto alle categorie (e, tramite esse, alle nostre industrie nazionali che vogliono mantenersi in un mercato protetto con gli aiuti di Stato) si configurerebbe una finta riforma, una riforma sbagliata.

Noi abbiamo bisogno di favorire una riconversione del settore portandolo ai livelli europei sul piano della qualità con una diminuzione, quindi, dell'inquinamento ambientale e del numero di vettori, una concentrazione di imprese ed uno spostamento delle merci su rotaia e tramite il cabotaggio. Abbiamo dunque bisogno di un disegno di legge diverso da quello ipotizzato dalle informazioni di stampa; un disegno di legge che renda possibile al Governo ed al Parlamento il controllo effettivo degli obiettivi e condizioni ogni incentivo al loro raggiungimento effettivo. Questo è il punto principale e già nel provvedimento che stiamo

discutendo occorre che il Governo abbandoni vecchi schemi di intervento per inserire, sia pure parzialmente e per quanto è possibile, questa innovazione, ossia la possibilità di offrire aiuti solo a quelle imprese che si stanno riconvertendo verso il trasporto combinato, che rappresenta un passaggio essenziale verso una forma moderna di trasporto delle merci. Questo è l'obiettivo politico che come verdi sollecitiamo per il provvedimento al nostro esame; un obiettivo condiviso in linea teorica da tutte le forze politiche ma che non lo è in pratica.

Mi avvio alla conclusione, anche perché mi rendo conto che il Governo è impegnato in queste ore a risolvere i problemi connessi ad una pesante eredità nel sistema di autotrasporti. Desidero rilevare che in genere questi decreti a favore dell'autotrasporto (sarebbe interessante consultare gli atti parlamentari) sono stati votati da quasi tutte le forze politiche, al di là degli schieramenti, e sono stati proposti da ministri delle più diverse parti, sempre dando per scontato che fossero atti dovuti e che il nostro sistema paese non potesse sopravvivere senza questo tipo di aiuti.

Ebbene, si pone a questo punto una riflessione politica importante. Abbiamo bisogno di un'innovazione nel governo di questo paese; non è più tollerabile, finita l'era dei governi tecnici e la breve era del governo del Polo, che si vada avanti sostenendo settori arretrati con fondi pubblici in modo protezionistico e senza favorire l'innovazione. La contrapposizione è quindi tra chi vuole conservare lo stato di cose esistente tramite l'erogazione di fondi pubblici e chi vuole innovare. Non capisco come esponenti di forze che si dichiarano liberiste vogliano ancora più fondi pubblici a sostegno di categorie particolari, guarda caso sempre le stesse, quelle che hanno un potere fortissimo di ricatto nella società italiana e che non sono certo da annoverare tra le categorie più deboli. È molto strano che da parte di forze teoricamente liberiste venga la richiesta di maggiori fondi, di più provvidenze, senza tenere conto che sarà poi il

contribuente italiano a dover pagare per un sistema industriale arretrato che è vissuto all'ombra delle protezioni statali e della commistione con certe forze politiche di cui forse queste forze neoliberiste sono le eredi; anche se hanno cambiato nome, mantengono infatti le stesse pratiche.

Noi crediamo invece che occorra una forte innovazione e non siamo soddisfatti dell'operato fin qui svolto dal Governo che deve avere più decisione nell'innovare la politica dei trasporti. Non è più possibile, infatti, mantenere le provvidenze fin qui generosamente concesse dai governi precedenti. Ciò non è più possibile nelle ferrovie, non è più possibile nell'autotrasporto, non è più possibile nel trasporto pubblico locale, non è più possibile per quanto riguarda il sistema autostradale. Occorre selezionare i finanziamenti e gli incentivi rispetto agli obiettivi politici e dato che il Governo dell'Ulivo si è costituito su un programma politico che pone seriamente, e non solo come giaculatoria della domenica, il problema del riequilibrio del trasporto dalla gomma alla rotaia, occorre avere segnali precisi circa il fatto che i finanziamenti andranno solo ed esclusivamente in questa direzione e che il resto è solo un residuo per rendere possibile questo graduale ma vero cambiamento.

Non possiamo arrivare all'appuntamento con l'integrazione europea solo mettendo in ordine i conti dal punto di vista monetario: dobbiamo arrivarci mettendo in ordine anche la nostra economia, e di un'economia moderna fanno parte anche la qualità ambientale e la sostenibilità. Non è possibile, quindi, evitare il duro confronto sulla riduzione drastica, ad esempio, degli incentivi al trasporto di merci su strada. Non possiamo dire di voler aumentare il trasporto su ferrovia al 20 o al 40 per cento e poi continuare a finanziare il trasporto su strada; dovremo invece invertire la tendenza e — con gradualità, ma anche con iniziative reali — arrivare a sostenere esclusivamente il trasporto delle merci su ferro. Ciò richiede uno sforzo da parte del nostro sistema

industriale e trova attenzione anche nelle stesse categorie dell'autotrasporto, perché coloro che sono più attenti alla modernità e all'innovazione capiscono che questo sistema, così com'è, non può sopravvivere; non può sopravvivere per ragioni economiche, per ragioni sociali e per ragioni ecologiche, che si identificano.

Quindi, credo che il Governo debba prendere seriamente in considerazione la posizione che noi esprimiamo, che non è ideologica, non è minoritaria, non è la posizione di qualcuno che ha un fondamentalismo ambientalista, ma è una posizione in linea con i dettati dell'Unione europea, una posizione che pone l'innovazione come un obiettivo realistico: è la posizione di chi propone cambiamenti reali in un sistema che così com'è oggi è insostenibile.

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

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, ogni anno, partendo dal presupposto - tra l'altro, secondo verità - che il settore dell'autotrasporto vive in stato di disagio, viene emanato un decreto o comunque un provvedimento legislativo che prevede incentivi al settore. Poche settimane fa abbiamo convertito in legge un decreto che propone incentivi all'autotrasporto per l'anno 1996; praticamente, è stato convertito quando ormai aveva già procurato effetti. Oggi il Parlamento interviene per convertire in legge un altro decreto per gli incentivi per l'anno 1997. Le motivazioni sono sempre le stesse; cito testualmente dalla relazione che accompagna l'articolato: «...per porre un primo immediato rimedio alla grave situazione di precarietà in atto». È dal 1990 che questo avviene; c'è sempre una precarietà in atto ed un primo immediato rimedio alla grave situazione viene proposto dai vari governi.

Non è possibile, a nostro avviso, continuare per questa strada; occorre un intervento globale, definitivo, che possa far uscire gli autotrasportatori italiani - ma direi, più in generale, il settore dei

trasporti - dalla crisi. Anche questo è veramente singolare. Ho ascoltato i colleghi che mi hanno preceduto (di tutti i gruppi della sinistra, mentre per la destra sto parlando io) e tutti hanno sostenuto che occorre un intervento globale; lo stesso Governo lo ha detto in Commissione e nelle aule parlamentari. E allora non si capisce perché, se siamo tutti d'accordo, poi non riusciamo a realizzarlo; non c'è da parte del Governo un'iniziativa forte in questo senso. Si può rispondere: «ma ci può essere anche un'iniziativa di tipo parlamentare»; beh, trovare poi una corsia preferenziale sarebbe veramente più difficile. Quindi, invitiamo il Governo ad uscire dall'equivoco ed a portare in Parlamento una proposta di soluzione globale - poi ne discuteremo - del problema dei trasporti. Non possiamo non tener conto che ormai in tutto il mondo il trasporto delle merci è legato alla logistica, che il settore dei trasporti ha bisogno di interventi strutturali e non di provvedimenti tampone, che non risolvono alla radice il problema.

Il trasporto merci è legato strettamente all'economia del paese; bisogna pertanto svincolare l'attività economica legata al trasporto merci e a quello sociale. Anche questo lo diciamo da tempo ma nulla viene fatto.

L'assistenzialismo ritarda la morte ma non la evita! Bisogna tener conto che l'Unione europea è ormai determinata ad abbattere le barriere fisiche e regolamentari che si sono opposte fino ad oggi alla circolazione delle merci sui mercati sovranazionali e che hanno dato origine all'aumento dei costi per la mobilità delle merci.

La concorrenza quindi non è più tra trasportatori italiani bensì con i trasportatori europei; se non c'è un provvedimento globale i nostri trasportatori finiranno per soccombere. Ormai il 30 per cento del trasporto merci italiano avviene tramite autotrasportatori esteri. Questi, in particolare gli austriaci, lavorano in regime di *dumping* ma non hanno lo stesso tipo di assistenzialismo che abbiamo in

Italia. Sono altri i provvedimenti che vengono presi a favore dei trasporti e in particolare degli autotrasportatori!

In Italia l'alto costo del trasporto merci è dovuto a tanti fattori, tra cui quello di ordine geografico, del quale siamo perfettamente consapevoli. A tale proposito ricordo la collocazione periferica rispetto all'Europa, la catena alpina e le dorsali appenniniche che rendono tormentati i nostri percorsi, le strozzature autostradali del centro Italia dovute a scelte sbagliate, soprattutto da parte di alcune regioni e in particolare di quelle amministrare dalla sinistra. La Toscana e l'Emilia-Romagna sostanzialmente non hanno consentito lo sviluppo autostradale; per tale ragione abbiamo una strozzatura proprio in quelle regioni che da sempre sono amministrare dalla sinistra; oggi il Governo dovrebbe tenerne conto ed invece, tra polemiche più o meno di ordine ambientale, in quella zona si paralizza ancora la soluzione autostradale. Infine, ricordo le distanze tra il nord e il sud e la caratteristica frantumazione del settore dell'autotrasporto. Il 67 per cento delle imprese italiane ha un solo addetto e il 23 per cento due addetti: per un totale pari al 90 per cento. Ma in Francia, per esempio, il 78 per cento delle imprese ha almeno cinque addetti. Lo squilibrio, come si vede, è notevole! Proprio per questo è indispensabile un intervento definitivo.

La crisi dei trasporti è generale perché è mancata in Italia una politica di settore; il piano generale dei trasporti risale al 1986 e risente di un consociativismo che non può trovare spazio ai giorni nostri. È dunque indispensabile un nuovo piano generale dei trasporti. Ecco perché dobbiamo intervenire globalmente nel settore!

Ho sentito alcuni colleghi parlare di *lobby*. Ma a mio avviso la *lobby* del ministero è proprio la più importante e la più pericolosa.

Il ministro Burlando - mi dispiace che non sia presente - è estremamente corretto sotto il profilo formale, ma nella sostanza finisce con il privilegiare sempre alcuni settori e categorie a scapito di altri.

Ciò è avvenuto recentemente con la riforma portuale e l'autotrasporto. In qualche modo anche in questo decreto - e ne parlerò - si vede che la *lobby* del ministero è la più pericolosa; essa rappresenta, in Italia, una iattura per il settore.

La non politica ha messo in crisi tutti i sistemi di trasporto. Signor sottosegretario, la modalità marittima è soffocata dal monopolio della Finmare; la politica portuale ha paralizzato la concorrenza per favorire esclusivamente le compagnie portuali. Le ferrovie, nonostante la trasformazione in Spa, sono rimaste ancorate ad una burocrazia soffocante; l'Alitalia lotta per la sopravvivenza nel traffico passeggeri, ma non definisce il suo ruolo per le merci, anzi direi che esso è estremamente marginale.

Tutto questo mentre il mercato mondiale è in trasformazione profonda e gli altri paesi europei più industrializzati hanno consentito alle imprese di considerare l'Europa come un unico mercato sul quale vendere i propri prodotti. Noi non siamo invece capaci di decisioni coraggiose.

Nel nostro paese vi è una sottoutilizzazione di due modalità di trasporto, quella ferroviaria e quella marittima, e ciò rende vulnerabile tutto il sistema. Una nazione con oltre 8 mila chilometri di coste trasporta via mare una percentuale insignificante di merci.

Se da parte del Governo si arrivasse a considerare come prioritarie le modalità di trasporto ferroviarie e marittime, si potrebbe finalmente aprire un confronto che porterebbe a decongestionare le aree urbane e a garantire all'autotrasporto un mercato meno drogato.

Il ministro Burlando, nell'audizione in Commissione trasporti svolta il 3 luglio 1996, ha rilevato testualmente (non aggiungo né tolgo nulla alle sue dichiarazioni): «Il nostro paese ha conti con l'estero positivi. Eppure nel settore dei trasporti la bilancia commerciale registrava nel 1993 un disavanzo di oltre 6 mila miliardi, disavanzo cresciuto nel 1995 ad oltre 13 mila miliardi».

E sempre Burlando ha dichiarato: « Si tratta di un settore in cui potremmo, invece, costruire ricchezza e contribuire ad accrescere ulteriormente l'andamento complessivo della bilancia dei pagamenti dei conti con l'estero che, come si sa, costituisce una delle voci più positive dell'andamento economico del nostro paese ».

Voglio soffermarmi su queste due parole: « potremmo invece ». Signor sottosegretario, le pronuncia il ministro ed allora dia un segnale, affronti globalmente il problema!

Nel 1992 in quest'aula fu presentato un decreto. Mi ricordo il dibattito: si disse che esso avrebbe risolto il problema. Il padroncino sarebbe dovuto diventare impresa. Ebbene, quel provvedimento non ha dato effetti, perché l'essere impresa non può limitarsi ad un mero fatto nominalistico, altrimenti non si affronta la concorrenza con gli autotrasportatori europei.

Esaminando il decreto oggetto del dibattito, si rileva che, a parte l'articolo 5, che introduce una norma tecnica diretta ad incidere sul trasporto *container*, il provvedimento mira a convertire in legge un accordo tra il Governo e le categorie interessate sottoscritto nel dicembre scorso. Si tratta di un'intesa tutta in chiave assistenzialistica che non può incidere, nemmeno minimamente, sui problemi strutturali dell'autotrasporto e comunque introduce in questa fase, per decreto, modifiche al codice della strada. Ciò appare scorretto nei confronti del Parlamento, perché si introducono per decreto modifiche al codice della strada, al di là del merito, che è puramente tecnico.

La scorrettezza si aggrava se si tiene conto che il decreto è stato esaminato ed emendato non in Parlamento, ma in un convegno con le categorie che ha avuto luogo nella sede del Parlamento: in aula si discuteva e *a latere*, in una delle sale di questo palazzo, il ministro Burlando ed il sottosegretario per i trasporti si incontravano con i rappresentanti delle categorie ed esaminavano il decreto emendandolo,

nello stesso giorno in cui esso veniva portato all'attenzione del Consiglio dei ministri. Si tratta di una enorme scorrettezza nei confronti del Parlamento!

Poi si viene qui e si parla di atto dovuto: lo credo bene! Come potremmo noi deputati del gruppo di alleanza nazionale votare contro questo decreto alla luce di quello che abbiamo detto?

L'articolo 1 prevede, al primo comma, deduzioni forfettarie di spese non documentate e, al comma 2, una riduzione degli importi delle tasse automobilistiche che determinerà un minore introito per le regioni che saranno comunque rimborsate dal Ministero del tesoro (questo passaggio ci sembra molto burocratico). Comunque, come potremmo dire di no, visto lo stato di crisi del settore?

L'articolo 2 del decreto-legge prevede la riduzione dei pedaggi autostradali solo per le cooperative di consorzi. Praticamente nel decreto si tende a favorire le aggregazioni tra operatori e a tale proposito devo denunciare al Presidente l'atteggiamento singolare, da denunciare con forza, del presidente della Commissione trasporti il quale, grazie ad una sua interpretazione tutta personale, ha fatto ripetere la votazione su un emendamento soppressivo dell'articolo 2, presentato dal collega Bocchino e approvato in Commissione, in modo da respingere quell'emendamento. Ci troviamo quindi di fronte alla scorrettezza del ministro ed alla scorrettezza del presidente della Commissione: sono fatti che intendo denunciare perché non è possibile continuare a lavorare così in Commissione trasporti.

Infine, l'articolo 3 dispone una rateizzazione dei premi dovuti all'INAIL e quindi non possiamo non essere d'accordo.

Ancora una volta, quindi, il Parlamento è chiamato a convertire in legge un decreto che, così come è stato presentato, appare un atto dovuto. Bisogna però tener conto che quasi tutti i gruppi parlamentari si sono dichiarati favorevoli a varare in tempi brevi la riforma organica di settore, che il ministro Burlando ha dichiarato che il 1996 sarà l'anno della

riforma organica e che l'intesa sottoscritta dal Governo nel dicembre 1996 con le categorie degli autotrasportatori auspica tra l'altro una disciplina organica della materia. È quindi indispensabile passare dalle parole ai fatti onde evitare il ripetersi delle contraddizioni che, onorevole rappresentante del Governo, appaiono ancora più evidenti se pensiamo che il Governo e il Parlamento si sono più volte espressi positivamente su interventi atti a favorire il trasporto di merci su rotaia. Inoltre, si continuano a dare incentivi all'autotrasporto senza finalizzarli ad una politica di settore, si varano incentivi per acquistare autovetture e poi, attraverso la direttiva Prodi per le ferrovie, si mira a smembrare le ferrovie stesse. Come è possibile?

Ho sentito il collega Galletti dire che avrebbe voluto arrivare almeno al 20-30 per cento di trasporto su rotaia. Ma bisogna potenziare le ferrovie, non smembrarle! Si va invece in senso opposto a ciò e a parole si persegue una strada, mentre nei fatti si segue una strada totalmente diversa.

È l'ultimo atto che il gruppo di alleanza nazionale intende compiere votando a favore della conversione in legge di questo decreto. È un atto rivolto agli autotrasportatori che non hanno colpe di quanto sta accadendo loro, ma desideriamo denunciare la totale incapacità del Governo di intervenire nel settore dei trasporti (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale - Congratulazioni*).

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole De Piccoli.

CESARE DE PICCOLI, Relatore. Signor Presidente, tutti gli elementi di valutazione e i contributi portati nella discussione sulle linee generali potranno essere utilmente presi in considerazione nella fase di esame degli emendamenti. Non intendo quindi per il momento aggiungere ulteriori considerazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, le chiedo di consentire la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo scritto del mio intervento, che dà conto in maniera puntuale delle motivazioni che hanno indotto a varare il provvedimento in esame e della nuova impostazione cui abbiamo lavorato per mettere le Camere in condizioni di discutere già tra pochi giorni della riforma dell'autotrasporto, del sostegno alla intermodalità ed al trasporto combinato. Si tratta di una proposta già approvata dal Consiglio dei ministri e che nei prossimi giorni sarà sottoposta all'esame della Camera.

Mi consenta a questo punto, signor Presidente, di sottolineare che la discussione svoltasi questa sera ha sviluppato una riflessione già avviata in modo molto approfondito e rigoroso nella Commissione di merito. A quest'ultima e al suo presidente va dato atto di aver più volte sollecitato l'intervento del Governo nell'arco di due mesi sia allorché è stato esaminato il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 517, relativo all'utilizzo dei fondi provenienti dalla finanziaria dello scorso anno, sia in occasione di questo provvedimento, che rende possibile per il 1997 l'utilizzo degli stessi fondi, sia pure in quantità più limitate e in forme più mirate, e finalmente chiude la fase degli interventi di emergenza. Esso infatti apre la possibilità di concentrare le decisioni del Parlamento su un progetto di riforma organico riguardante il codice della strada, il trasporto e la sperimentazione più incisiva in Italia (alla luce del dibattito in corso in questi giorni sulla situazione delle ferrovie italiane) del cosiddetto trasporto combinato, della intermodalità, di una visione più moderna del sistema del trasporto.

Mi si consenta altresì di rispondere ad alcuni riferimenti che l'onorevole Baccini ha esplicitato con termini del tutto discutibili e che io non accetto, quali « gestione

personalistica del ministero, *lobby...*». I parlamentari dispongono degli strumenti di sindacato ispettivo per informare il Parlamento di determinate questioni ed il Parlamento su quegli atti chiama il Governo a rispondere. Ebbene, noi saremo pronti a rispondere su atti documentati; il resto appartiene a vecchi metodi, ad un tipo di confronto politico che non ci appartiene, mentre noi vogliamo sottolineare la positività di un lavoro portato avanti in Commissione di cui si ha traccia anche in aula.

In conclusione, devo rilevare che tutti i gruppi hanno dichiarato di votare a favore, sia pure con motivazioni diverse. Ciò significa che ci troviamo dinanzi ad un primo approdo che può essere considerato certamente preliminare al lavoro più impegnativo al quale saremo chiamati, quello concernente l'investimento di ben 1.800 miliardi per tre anni che risponda non solo alle sollecitazioni dell'Unione europea ma anche alla presa di coscienza nuova da parte delle aziende di autotrasporto e delle associazioni che le rappresentano, con le quali ci siamo confrontati ed alle quali occorre dare una risposta adeguata.

PRESIDENTE. La Presidenza autorizza la pubblicazione, in calce al resoconto stenografico della seduta odierna, del testo integrale della sua replica, signor sottosegretario.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Vorrei segnalare una questione singolare e non certo per aprire una polemica con il sottosegretario Soriero, che stimiamo per la sua disponibilità. È davvero singolare che al termine della discussione sulle linee generali di un provvedimento, nel corso della quale i vari parlamentari hanno esposto le rispettive perplessità in senso critico rivolgendo precisi quesiti al Governo, il sottosegretario chieda l'autorizzazione alla

pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del suo intervento e non risponda alle domande che i parlamentari gli hanno rivolto. Forse il Governo dispone di poteri a noi sconosciuti per cui, prevedendo le nostre osservazioni, ha predisposto una risposta scritta.

PRESIDENTE. Mi è parso di capire - come hanno avuto modo di ascoltare i cari e rari colleghi presenti - che il Governo abbia dato risposta alle questioni sollevate in termini sintetici ma anche espositivi della posizione dell'esecutivo e delle critiche che - sia pure con garbo - lo stesso ha inteso rivolgere ai deputati intervenuti nel dibattito.

Per la parte invece non « profetica » ma sostanziale, il rappresentante del Governo ha predisposto un testo scritto che è a disposizione della Camera e che potrà essere discusso nel seguito dell'esame del provvedimento.

Nell'informare i colleghi che il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta, credo che non si possa imporre al Governo di corrispondere a tutto ciò che l'opposizione si attenderebbe, magari per intenti polemici; anche se l'oralità del dibattimento ha una propria forza, specialmente in Parlamento, che non è un « leggimento » ma, appunto, un Parlamento.

Discussione del disegno di legge: Norme transitorie in materia di personale e di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai relativi decreti-legge non convertiti (2831); e della concorrente proposta di legge: Cerulli Irelli ed altri: Norme transitorie in materia di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai decreti-legge non convertiti (2813) (ore 19,40).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme transitorie in materia di personale e di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai relativi decreti-legge non convertiti; e della con-

corrente proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cerulli Irelli ed altri: Norme transitorie in materia di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai decreti-legge non convertiti.

Avverto che su questi progetti di legge sono state presentate le questioni pregiudiziali di costituzionalità Tatarella ed altri n. 1 e Armaroli ed altri n. 2 (*vedi l'allegato A*).

Poiché nella seduta odierna non sono previste votazioni, alla discussione e alla votazione delle questioni pregiudiziali si passerà in altra seduta, anche per la continuità...

GIUSEPPE CALDERISI. Chi ha avanzato richieste in merito alle votazioni?

PRESIDENTE. Io ho letto ciò che la Presidenza doveva comunicare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ARMAROLI. Signor Presidente, per la verità devo rilevare che il fatto che in questa seduta pomeridiana di lunedì non siano — come ella ha detto — previste votazioni, non rispecchia — se mi consente — l'esatta realtà, per due ordini di considerazioni. La prima è « vecchia », perché la questione pregiudiziale n. 1, che ha come primo firmatario il presidente del nostro gruppo, Tatarella, è stata presentata varie settimane fa. Quindi, poiché siamo giunti all'esame del punto 3 dell'ordine del giorno, è evidente che in questa seduta dovesse essere quantomeno prevista una votazione sulla pregiudiziale.

La seconda considerazione è che a questa prima pregiudiziale se ne è aggiunta un'altra, che il sottoscritto, come primo firmatario, ha presentato agli uffici alle ore 14,30 circa.

In base a ciò, signor Presidente, erano, sono previste votazioni — almeno una — sulle congiunte questioni pregiudiziali di

costituzionalità, delle quali sono primi firmatari rispettivamente Tatarella ed Armaroli.

Chiedo, quindi, alla Presidenza di poter illustrare brevissimamente la mia questione pregiudiziale e — come credo di avere diritto — di vederla posta in votazione.

GIUSEPPE CALDERISI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CALDERISI. Desidero soltanto far rilevare che la questione da lei enunciata prima dell'intervento del collega Armaroli potrebbe valere qualora si profilasse una votazione nominale. Non mi sembra, però, che sia stato chiesto questo tipo di votazione.

Credo quindi che il collega Armaroli abbia pienamente ragione quando afferma che si può passare all'esame ed alla votazione delle questioni pregiudiziali presentate.

PRESIDENTE. Onorevole Calderisi, ricordo che la Conferenza dei presidenti di gruppo — credo che lei qualche volta vi abbia preso parte in sostituzione del collega Pisanu — ha affermato che, in relazione alla natura del dibattito sulle questioni procedurali che venivano sollevate, non si sarebbe proceduto a votazioni. Naturalmente, non si è fatta distinzione tra formalità che precedono le votazioni e natura delle medesime: era un accordo tra gentiluomini, il quale richiede la reciprocità nei comportamenti.

Il fatto che alla precedente questione pregiudiziale si sia aggiunta quella presentata, oggi alle 14, dal collega Armaroli, rafforza l'impostazione della Presidenza, dal momento che le decisioni della Conferenza dei presidenti di gruppo sono intervenute nella fase in cui una questione era già stata posta.

Vi sono peraltro precedenti in tal senso, tra i quali una recente discussione che si è voluto venisse percepita in maniera unitaria e complessiva da un nu-

mero di parlamentari necessario e sufficiente per formare un consenso, in modo tale da non pregiudicare il nesso tra l'esposizione, la decisione, e quelle che definirei le condizioni « ambientali » in cui il dibattito si svolge.

Pertanto, anche in relazione ai precedenti che si sono consolidati in questo senso, intendo mantenere l'opinione che mi sono permesso di esprimere e che considero una decisione.

PAOLO ARMAROLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ARMAROLI. Chiederò semplicemente alla sua cortesia, signor Presidente...

PRESIDENTE. Nota e spero anche apprezzata...!

PAOLO ARMAROLI. Nota e apprezzata da tutta l'Assemblea di Montecitorio!

PRESIDENTE. Grazie.

PAOLO ARMAROLI. Ho il massimo rispetto della Conferenza dei presidenti di gruppo - ci mancherebbe altro! - ma ritengo che questa non possa cambiare il bianco in nero e il nero in bianco. Le argomentazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo, da lei cortesemente riferite in aula, Presidente, fanno riferimento ad un precedente. Evidentemente non hanno tenuto presente, come ho detto in precedenza, che già settimane fa, quindi assai prima della riunione della Conferenza dei capigruppo, era stata presentata, addirittura dal presidente del gruppo al quale mi onoro di appartenere, una pregiudiziale di costituzionalità.

Pertanto, la Conferenza dei presidenti di gruppo sapeva benissimo che assumendosi la responsabilità di prevedere come terzo punto dell'ordine del giorno della seduta odierna la discussione dei progetti di legge nn. 2831 e 2813, sui quali precedentemente era stata presentata la pregiudiziale, si sarebbe senz'altro votata in

quest'aula la prima questione pregiudiziale. Semmai non poteva prevedere il fatto che « tale » onorevole Armaroli ne avesse presentata un'altra successivamente.

Il ragionamento, quindi, potrebbe valere - e gli concedo volentieri l'argomento, Presidente, dato il suo consueto garbo - per quanto riguarda la questione pregiudiziale di cui sono primo firmatario; per quanto concerne invece quella che reca la prima firma dell'onorevole Tatarella, una volta che la Conferenza dei capigruppo ha iscritto come terzo punto dell'ordine del giorno della seduta odierna la discussione di quei progetti di legge, sapeva perfettamente che nella seduta odierna si sarebbe tenuta almeno una votazione, cioè quella sulla questione pregiudiziale di costituzionalità che reca la prima firma dell'onorevole Tatarella.

Ritengo pertanto che dopo una succinta illustrazione, se vuole non della mia pregiudiziale ma di quella dell'onorevole Tatarella, si possa sicuramente passare ai voti.

PRESIDENTE. Onorevole Armaroli, mi consenta, anzi - siccome il termine è quasi « gergale » - mi permetta di ricordarle che lei ha tenuto conto di una parte soltanto del mio intervento. A differenza di quanto lei ha sostenuto, proprio in relazione alla presenza della pregiudiziale Tatarella e tuttavia alla decisione della Conferenza dei capigruppo di non passare alle votazioni - con un accordo di cui sono interprete, nemmeno notaio, perché non c'ero, e di cui gli uffici mi hanno dato contezza - credo di poter dire, rovesciando il ragionamento (non come fossimo in pretura), che se quest'ultimo non poteva valere per una sopravvenuta e al momento non prevista posizione di questione, valeva certamente per quella già avanzata, per la quale si era deciso, appunto, di non passare alle votazioni. D'altra parte credo di poter dire in piena lealtà, e sono convinto che i colleghi presenti me ne vorranno dar credito, che una questione di questo tipo, tenuto conto dell'importanza dei proponenti e degli

effetti che produce nei nostri lavori, debba essere votata con una possibilità di presenze e di contraddittorio che rappresentano l'anima di ogni Parlamento.

Intendo pertanto dar corso alla mia decisione, assumendomene le responsabilità. Mi dispiace, onorevole Armaroli, di doverla contraddire.

GIUSEPPE CALDERISI. È inutile scrivere un ordine del giorno!

PAOLO ARMAROLI. Contraddicendo lei, do ragione a me stesso, ma ogni tanto il Presidente deve assumersi anche delle responsabilità!

GIUSEPPE CALDERISI. Sapendo che è stata presentata una pregiudiziale, è inutile predisporre un ordine del giorno!

PRESIDENTE. Ho deciso così. Potete appellarmi al Presidente denunciando il mio comportamento, se non è stato gradito. Mi sono tuttavia regolato secondo la mia coscienza, che considero un buon giudice.

PAOLO BAMPO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BAMPO. Mi consenta, signor Presidente, di ammirare, anche se non di condividere, il suo sforzo. Lei sa che noi abbiamo presentato un ordine del giorno di non passaggio agli articoli, mentre il collega Armaroli ha presentato una questione pregiudiziale. Egli è poc'anzi intervenuto proprio per ribadire che la questione pregiudiziale da lui presentata è proprio volta ad impedire che si proceda alla discussione del provvedimento. Non ho ascoltato le argomentazioni dell'onorevole Armaroli, tuttavia ritengo di poterle condividere. In ogni caso debbo rilevare che la mia fiducia nelle istituzioni comincia a vacillare. Ricordo che la Presidenza — certo non il Presidente di turno — ha assunto degli impegni in merito all'organizzazione settimanale dei lavori dell'Assemblea, e sinceramente ritengo che gli

argomenti inseriti all'ordine del giorno della seduta odierna siano di notevole rilevanza. Per tale motivo, pur apprezzando e non delegittimando la Conferenza dei presidenti di gruppo, ritengo che, se vi è stata la volontà di inserire all'ordine del giorno un tale argomento, si sia comunque preventivamente considerata la possibilità di svolgere una discussione ampia e quindi anche sulla questione pregiudiziale presentata dai colleghi di alleanza nazionale.

Se tuttavia, signor Presidente, ella ritiene di non sottoporla all'attenzione dell'Assemblea (al momento non molto frequentata e non per responsabilità dei presenti, i quali avevano invece conferito la giusta dignità al provvedimento in questione) nonostante che una parte dei deputati presenti chieda di poter esaminare temi che vanno anche al di là della discussione nel merito, ma che riguardano comunque il provvedimento all'ordine del giorno, le chiedo di fare un'eccezione e porre in votazione la questione pregiudiziale alla quale ha fatto riferimento il collega Armaroli.

In ogni caso, dopo il giudizio del Presidente, mi riservo di illustrare il nostro ordine del giorno di non passaggio agli articoli anche se tale illustrazione potrebbe essere effettuata dopo la discussione sulle linee generali.

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVO SELVA. Signor Presidente, a quanto pare lei ha già deciso...

PRESIDENTE. Tutte le ordinanze sono revocabili...!

GUSTAVO SELVA. Signor Presidente, mi consenta di svolgere un breve ragionamento. Lei, nel decidere di non affrontare l'esame della pregiudiziale di incostituzionalità presentata dall'onorevole Tatarella, si è riferito al fatto che la Conferenza dei presidenti di gruppo, a conoscenza della presentazione di tale

questione pregiudiziale, avrebbe anzi ha deciso di non procedere alla sua trattazione ed alla votazione. Tuttavia, è stata presentata un'altra questione pregiudiziale, quella dell'onorevole Armaroli. Ebbene quest'ultima non era nota alla Conferenza dei presidenti di gruppo, giacché è stata presentata nel pomeriggio di oggi.

Pertanto, se noi ritirassimo la prima questione pregiudiziale, quella in base alla quale la Conferenza dei presidenti di gruppo avrebbe deciso di non procedere alla votazione, e le chiedessimo di esaminare la seconda questione pregiudiziale, non conosciuta dalla Conferenza dei capigruppo perché presentata in un momento successivo, non vi sarebbe quella condizione ostativa in base alla quale lei non ritiene si debba procedere alla votazione. Ergo, scegliendo l'una o l'altra - ma noi facciamo l'atto di ritirare la prima e di tenere presente la seconda per questa votazione - credo che lei dovrebbe adottare altre argomentazioni per respingere il voto che chiediamo di esprimere in questo momento.

Nel caso invece che lei decida in modo diverso, mi sembra vi sia soltanto da concludere che davvero, per l'una o l'altra ragione (che sono contraddittorie, a seconda che faccia comodo ottenere una certa soluzione), lei ha optato, assumendosene la responsabilità - nella maniera garbata che conosciamo - di non procedere ad una votazione che, invece, legittimamente si potrebbe svolgere.

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. In primo luogo condivido, Presidente, l'interpretazione che lei ha dato sull'ordine dei lavori. Faccio rilevare ai colleghi che quando si stila un ordine del giorno non si scrive mai che sono previste votazioni. Queste sono cose che ci diciamo tra di noi, che vengono comunicate dai presidenti di

gruppo per garantire un certo ordine ed una certa presenza ai lavori. La Conferenza dei presidenti di gruppo - ognuno di noi può valutare se abbia una sua funzione ed una sua funzionalità; io, spesso e volentieri, penso tra me e me che funzioni poco - è un organismo che dà la possibilità di condurre i lavori in modo ordinato ed anche di garantire al Parlamento una funzionalità...

PAOLO ARMAROLI. Funziona poco ma potrebbe funzionare peggio!

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Scusa, io non ti ho interrotto!

PAOLO ARMAROLI. L'interruzione è ammessa nei lavori parlamentari!

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Però io non ti ho interrotto.

PRESIDENTE. Sono argomentazioni sempre garbate.

Prego, onorevole Bartolich.

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. La Conferenza dei presidenti di gruppo ha una sua funzionalità e dovrebbe avere come obiettivo quello di garantire un ordinato svolgimento dei lavori; credo che questa sia la sua funzione, non penso sia un luogo di incontro per fare altro e, quindi, mi attengo a quello che la Conferenza dei presidenti di gruppo ha deciso. Ciò non per un'obbedienza preconstituita, ma perché penso che tra di noi debbano funzionare delle regole (*Commenti del deputato Selva*) e sono regole che ci diamo tutti. Alla Conferenza partecipano i presidenti di gruppo di maggioranza e di minoranza e c'è un ordine dei lavori da seguire.

GUSTAVO SELVA. Lei non risponde alla mia seconda obiezione.

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Ma lei non mi lascia finire. Quando mi avrà lasciato finire, risponderò.

Credo che tra di noi debbano esservi regole di comportamento non scritte, un patto tra gentiluomini — o gentildonne, trattandosi di un Parlamento misto, per fortuna — per cui, se si decide qualche cosa, si cerca poi di avere comportamenti coerenti, anche se questi non sono stabiliti per legge né per decreto o regolamento.

Oggi troviamo in discussione al terzo punto dell'ordine del giorno un importante provvedimento che riguarda anche questioni delicate (mi rendo conto che poi i problemi politici sono di altro genere) e sono state presentate due pregiudiziali, una in antica data, perché risalente a molto tempo fa, ed una più recente. Faccio rilevare, per quanto riguarda l'obiezione che sollevava il collega Armaroli su quella di antica data — egli diceva sostanzialmente che quella pregiudiziale è stata presentata da tempo, quindi si poteva tenerne conto nella discussione in sede di Conferenza di presidenti di gruppo e porla in votazione adesso — che il primo firmatario di quella pregiudiziale è l'onorevole Tatarella il quale, se non è stato destituito nel frattempo, è il presidente del gruppo di alleanza nazionale (*Commenti del deputato Armaroli*).

GUSTAVO SELVA. Non è stato destituito!

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Sono contenta che sia ancora presidente. Immagino quindi che egli abbia tenuto in debita considerazione — o, quanto meno, lo abbia comunicato a chi lo sostituiva nella Conferenza dei presidenti di gruppo — che vi era questa pregiudiziale; il secondo documento è stato presentato recentemente.

Poiché sono favorevole a che le istituzioni funzionino non a colpi di « furbate », ma in modo serio, trattando gli argomenti seriamente, faccio rilevare che la trattazione di un tema così importante con

un'aula semivuota è quanto meno sconveniente. A parte questo, anch'io potrei accedere ad una « furbata » un po' volgare che sarebbe quella di chiedere la votazione nominale, richiesta che risolverebbe il problema di netto, ma che non avanzerò appunto perché penso che la questione abbia una sua dignità e vada discussa in un'altra situazione, tenendo conto appunto dell'importanza dell'argomento e avendo debita considerazione del fatto che il provvedimento riveste un interesse politico molto forte, credo motivato dal fatto che è in discussione da diverso tempo e nel merito vi sono state valutazioni, espresse più volte anche in Commissione...

PAOLO ARMAROLI. Mi perdoni l'interruzione, per sua e nostra intelligenza: la Conferenza dei capigruppo non doveva iscriverla all'ordine del giorno di oggi al terzo punto!

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Se la prenda con il suo capogruppo, onorevole Armaroli. Si vede che non svolge bene la funzione che dovrebbe svolgere!

PAOLO ARMAROLI. Mi scusi, ma può essersi proceduto a maggioranza! Mi consenta, non doveva essere iscritta! È una pessima furbata! Quanto a noi, le furbate non c'entrano!

PRESIDENTE. Vi prego, colleghi, di consentire un ordinato svolgimento del dibattito.

ADRIA BARTOLICH, *Relatore per la XI Commissione per la maggioranza*. Sono fiduciosa che la Conferenza dei presidenti di gruppo sia un organismo che funziona e mi attengo a questo, perché altrimenti non varrebbero più le regole fra di noi. Credo che l'interpretazione fornita dal Presidente sia corretta perché tiene conto sia della situazione sia di quanto avvenuto in passato, nonché della necessità di svolgere la discussione sulle due pregiudiziali in un clima del tutto diverso e con un altro tipo di presenza in aula.

FILIPPO MANCUSO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPO MANCUSO. Signor Presidente, l'esiguità della presenza in aula non deve far considerare questa una questione di lana caprina o una furbata: è un modo come un altro di interpretare una vicenda parlamentare. Secondo me la Conferenza dei presidenti di gruppo, quale possa essere la sua autorità — ed è massima — in ordine allo svolgimento dei lavori, non può ritenersi autrice di una determinazione circa un fatto non ancora avvenuto; pertanto la preclusione da questa autorità nascente non si può estendere ad una vicenda parlamentare che non si era ancora completata, cioè la seconda delle eccezioni di costituzionalità. Così stando le cose, si potrebbe e si deve convenire sul carattere civile, dialogico e compiacente che il dibattito parlamentare deve assumere anche in momenti di asprezza.

Tuttavia, chiamare « furbate » le elaborazioni critiche di una posizione o dell'altra, induce in me l'interrogativo se esista l'istituto della « furbata » (*Applausi del deputato Armaroli*). Le posso attestare, signor Presidente, che tale istituto esiste: ne sono stato testimone e vittima quando, sollecitato a rimanere in quest'aula per lo svolgimento prioritario della mia doverosa attività parlamentare affinché non mi recassi a partecipare, com'era altro mio concorrente ma subordinato dovere, ai lavori della Commissione bicamerale antimafia, mi sono visto — attraverso questa « furbata » — privato del diritto-dovere di esercitare una funzione, certo di altra natura e di altre finalità, ma irripetibile. Pertanto, la tanto deprecata « furbata » (che oggi, se si accedesse al voto, non si verificherebbe, perché si tratterebbe niente altro che di una soluzione giuridica) è entrata in quest'aula e partita da quest'aula con destinazione personale e per la finalità sovversiva di privare un parlamentare della possibilità di svolgere, in un'imbarazzante situazione presso la Commissione antimafia, i suoi diritti ed i suoi doveri.

Ancora una volta rivendico, signor Presidente, un primato, anzi un'esclusiva, quella di essere vittima delle più turpi « furbate » di questa Repubblica (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

GIUSEPPE CALDERISI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CALDERISI. Signor Presidente, mi scusi se intervengo nuovamente, ma ritengo che la questione abbia bisogno di un'ulteriore considerazione. È vero che vi è un'intesa fra i gruppi secondo la quale la giornata del lunedì viene riservata alle discussioni e non alle deliberazioni con registrazione dei voti; tuttavia, in assenza di un'esplicita richiesta in questo senso, credo che vi dovrebbe essere almeno un rappresentante della maggioranza munito di delega a chiedere la votazione mediante procedimento elettronico.

MARIA CARAZZI. Ci sono io, Calderisi !

GIUSEPPE CALDERISI. Prima non eri in aula. Se viene chiesta la votazione elettronica, evidentemente c'è una intesa; ma se non viene chiesta (come è avvenuto finora), è singolare che non si possa procedere a votazioni. Volevo far rilevare questo, altrimenti non avrebbe senso l'iscrizione all'ordine del giorno di un provvedimento sul quale si sa già che sarà presentata una questione pregiudiziale. A quale fine, allora, viene iscritto all'ordine del giorno? Non vi sarebbe alcun senso! Se nessuno solleva problemi in merito alla votazione, si vota per alzata di mano; se qualcuno chiede la votazione elettronica, questa viene rinviata. Altrimenti, ripeto, non avrebbe senso l'iscrizione all'ordine del giorno di un provvedimento.

Credo che sia opportuno fare questa puntualizzazione. È vero che possono

esservi intese, accordi tra i gruppi, ma occorre un minimo di salvaguardia della lettera del regolamento.

PRESIDENTE. Le argomentazioni che ho utilizzato, secondo la mia consuetudine anche professionale di ordine dialettico e dialogico, sono state anch'esse interpretate in modo dialettico e dialogico. Rispondendo alle argomentazioni che sono state portate e avendo già in precedenza assunto le mie determinazioni, ho inteso fornire una spiegazione che attenesse alle ragioni per le quali mi ero comportato in modo da tener conto, in presenza di una questione pregiudiziale, del fatto che nella Conferenza dei capigruppo si era deciso di rinviarne l'esame ad una seduta successiva. Tale argomento vale tanto più nel caso in cui la questione pregiudiziale non sia stata ancora presentata, dal momento che, come risulta dallo schema di organizzazione dei lavori dell'Assemblea (noto a tutti coloro che partecipano alla Conferenza dei capigruppo), è prevista la discussione generale di progetti di legge iscritti in calendario con il rinvio a martedì pomeriggio della votazione di eventuali questioni pregiudiziali o sospensive. Non fa eccezione, onorevole Calderisi, il fatto che la votazione avvenga con un sistema o con un altro; si parla solo di votazione. Si tratta di uno strumento di carattere generale e non generico, che si riferisce ad un accordo tra i capigruppo, che non è stato smentito, circa l'impossibilità di porre in votazione in questa sede eventuali questioni pregiudiziali o sospensive. Ciò è già avvenuto in altre circostanze.

In questo modo ho risolto la questione. Quando sono stati avanzati alcuni rilievi, ho contrapposto talune argomentazioni che potevano essere di sussidio ad una decisione assunta nella Conferenza dei capigruppo. Ci si è domandati se quest'ultima possa derogare al regolamento e alle impostazioni che via via il dibattito può offrire. Io rispondo di sì, perché in questo caso si è addirittura prevista una deroga, accettata da tutti, con il rinvio al martedì della votazione di eventuali questioni pre-

giudiziali o sospensive (*Commenti del deputato Armaroli*). Il rinvio è previsto addirittura al martedì pomeriggio, perché, come si sa, nella mattinata ha luogo lo svolgimento di interpellanze ed interrogazioni. Questo era il dovere che aveva il Presidente. Quanto all'efficacia delle mie argomentazioni, mi rimetto alla comprensione della corte!

PAOLO BAMPO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento?

PAOLO BAMPO. Vorrei fare una proposta e darle sommessamente un suggerimento. Vista la situazione e visto che i colleghi insistono per presentare una questione pregiudiziale, essendovi il rischio di una richiesta di votazione elettronica...

PRESIDENTE. Le dico subito, onorevole Bampo, che ho ascoltato le opinioni dei colleghi, ma, poiché in questo momento sono io a presiedere, mantengo la mia decisione di non dar corso a votazioni. Non vi sono altre discussioni da fare, altrimenti arrivano i rinforzi!

PAOLO ARMAROLI. Dateci Mussi!

PAOLO BAMPO. Per evitare che la situazione sia aggravata da una eventuale mancanza del numero legale o da altro, le chiedo, Presidente, di rinviare direttamente a domani l'esame del provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. È quello che ho fatto. Il seguito del dibattito è infatti rinviato ad altra seduta. Tutte le questioni, dunque, comprese le pregiudiziali e la presentazione di ordini del giorno ed altri strumenti, potranno essere esaminate in altra seduta senza pregiudizio per alcuno, salvo il pre-giudizio per cui volevo evitare che si verificasse una votazione quando era stato escluso che ciò potesse avvenire nella fase in cui una simile eventualità avrebbe potuto essere prevista. Se non vi sono altri interventi, chiudiamo questa mesta cerimonia.

Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo (ore 20,13).

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVO SELVA. Desidero sollecitare la risposta ad una mia interpellanza con una breve premessa. Un giorno mi è capitato di essere qui a sollecitare la risposta a mie interrogazioni e mi sembra fossero presenti - se ricordo bene - il Presidente del Consiglio ed un ministro.

PRESIDENTE. Di questo Governo?

GUSTAVO SELVA. Di questo Governo. Feci allora presente che mi sarei accontentato del 10 o anche del 5 per cento di risposte ai documenti che avevo presentato. Ho fatto un po' di calcoli e le risposte che mi sono state fornite ammontano appena all'1 per cento. Sottolineo inoltre - ci tengo a farlo - che sono un deputato che non approfitta abbondantemente del potere di sindacato ispettivo.

C'è tuttavia un'interpellanza che mi sta particolarmente a cuore, quella che ho presentato per sapere quali erano stati i risultati che aveva ottenuto il colloquio che il ministro degli esteri Lamberto Dini ha avuto con Fidel Castro. Oggi pomeriggio in materia di politica della difesa e di politica degli affari esteri abbiamo lamentato il fatto che la nostra autorevolezza in questi campi non sia alle stelle. A ciò si aggiunge che non viene fornita risposta ad un documento di sindacato ispettivo in cui un deputato desidera conoscere le conclusioni di un importante colloquio, qual è stato sicuramente quello che il ministro degli esteri Lamberto Dini ha avuto con Fidel Castro. Ritengo dunque di poter dire che o si considera il sindacato ispettivo come una specie di gioco nel quale ci divertiamo nei momenti in cui non abbiamo altro da fare, oppure, se a tale attività dobbiamo dare un significato, occorre dare una risposta ordinata e possibilmente anche rapida, almeno alle que-

stioni che fanno riferimento ai grandi temi. Per questi motivi ho voluto sollecitare la risposta alla mia interpellanza.

PRESIDENTE. Mentre le assicuro che interverrò perché questa sollecitazione abbia l'esito che merita, vorrei in chiusura alleggerire l'atmosfera da un ulteriore pessimismo dicendo che sono state finora svolte il 46 per cento delle interrogazioni che sono state presentate.

GUSTAVO SELVA. Si vede che sono personalmente sfortunato.

PRESIDENTE. È stato un po' sfortunato.

Lo stesso dato vale per le interpellanze e ciò va detto a soddisfazione di tutti. Naturalmente vi sono strumenti ai quali è più facile fornire una risposta, altri per i quali è più difficile; per questi ultimi la meditazione rappresenta spesso un sussidio ai fini della concretezza della risposta

Ordine del giorno delle sedute di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno delle sedute di domani.

Martedì 11 febbraio 1997 alle 9,30 ed alle 15:

Ore 9,30

Interpellanze e interrogazioni.

Ore 15

1. - Interrogazioni.
2. - Assegnazione a Commissione in sede legislativa del disegno di legge n. 1929.
3. - Dichiarazione di urgenza delle proposte di legge Pezzoli ed altri n. 2054, Pagliuzzi e Mazzocchi n. 2573, Pezzoli ed altri n. 2643, Baccini n. 2798 e Foti ed altri n. 2866.

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

REBUFFA: Regolazione della successione nel tempo delle norme elettorali (2423).

— *Relatore:* Frattini.

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

SPINI ed altri: Attribuzioni del Ministro della difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'Amministrazione della difesa (*approvata dalla Camera e modificata dal Senato*) (1838-B).

— *Relatore:* Spini.

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

Conversione in legge del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, recante interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto (2946).

— *Relatore:* De Piccoli.

7. — *Seguito della discussione della mozione Maselli n. 1-00049 (Popolazioni Saharawi).*

8. — *Discussione dei progetti di legge:*

Norme transitorie in materia di personale e di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai relativi decreti-legge non convertiti (2831).

CERULLI IRELLI ed altri: Norme transitorie in materia di ordinamento degli enti locali e regolazione degli effetti giuridici derivanti dai decreti-legge non convertiti (2813).

— *Relatori:* Novelli, per la I Commissione e Bartolich, per la XI Commissione, per la maggioranza; Migliori, di minoranza.

La seduta termina alle 20,15.

INTERVENTO DEL DEPUTATO ELENA CIAPUSCI IN SEDE DI DISCUSSIONE SULLE LINEE GENERALI DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 2946.

ELENA CIAPUSCI. Il provvedimento oggi al nostro esame è il primo decreto-legge dell'anno 1997.

Francamente ci si aspettava che dopo l'approvazione «forzatamente obbligata» dei diversi decreti-legge giacenti in Parlamento (in alcuni casi contravvenendo a fondamentali regole di democrazia), tale strumento venisse utilizzato dal Governo in maniera appropriata, vale a dire in casi di reale necessità ed urgenza.

L'abbiamo detto tante volte, il settore dell'autotrasporto non ha bisogno di iniziative frammentarie, necessita invece di una seria e concreta ristrutturazione. Del resto non si riesce a capire come mai il Governo sia pronto a trovare i finanziamenti per alcune categorie e non lo sia più per altre, ad esempio quella degli allevatori.

Inoltre si noti che nel presente decreto — a differenza del precedente decreto-legge n. 517 — la riduzione dei pedaggi autostradali è stata estesa anche alle imprese di autotrasporto aventi sede in uno dei paesi dell'Unione europea. Tale estensione serve al Governo italiano per legittimare un provvedimento che sa benissimo che potrebbe essere oggetto di richiamo da parte dell'Unione europea, la quale più volte ha bocciato gli aiuti concessi al settore dell'autotrasporto in quanto ritenuti in contrasto con le norme del trattato europeo.

Non ci stancheremo mai di dire che non è così (con provvedimenti posticci o pasticci che dir si voglia) che l'autotrasporto italiano diventa competitivo a livello europeo o si risolve la profonda crisi che ormai da diverso tempo attanaglia il settore.

Auspichiamo che si vada verso una revisione completa della normativa che regola il settore, revisione necessaria se vogliamo mantenere le nostre aziende operanti a livello nazionale ed europeo. Basti pensare che le imposizioni fiscali

quali ad esempio sul carburante rendono i costi delle aziende al più alto livello europeo.

Ancora si fa presente che con un emendamento presentato in IX Commissione della Camera in occasione della discussione del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, sull'autotrasporto, il Governo autorizza il ministro Burlando ad assumere presso il proprio ministero venti unità appartenenti all'area tecnica delle qualifiche funzionali VI, VII, VIII per l'espletamento delle funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato e per coordinare gli adempimenti relativi all'attuazione della legge n. 240 del 1990 sugli interporti. Inoltre il ministro può attribuire incarichi di studi ad esperti per esigenze di supporto tecnico scientifico (tale possibilità riconosciuta al ministro potrebbe interpretarsi nel senso di trovare una sistemazione ad esperti politicamente reperiti ed elargire ancora una volta denaro pubblico-padano al sistema clientelare di Roma in questo caso Roma-Ulivo).

Per far fronte alle spese necessarie all'applicazione del suddetto emendamento, il Governo ha individuato la copertura finanziaria nell'articolo 17 del contratto di programma il quale stabilisce che le spese di gestione del contratto, a partire dal 1996, sono a carico della società Ferrovie dello Stato nella misura pari a due miliardi di lire annue, indicizzati al tasso di inflazione programmata. Tale somma viene destinata dal ministro dei trasporti agli studi svolti per gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile. Inoltre tale somma è destinata all'espletamento dei compiti rientranti nell'attività di vigilanza, tra i quali quello relativo alle modalità di separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto.

In riferimento a tale emendamento non si può certamente condividere che questo sia stato inserito in un decreto-legge che contiene soprattutto disposizioni fiscali a favore dell'autotrasporto. Nella

seduta del 4 febbraio il Governo ha presentato un analogo emendamento che seppur diverso per la copertura finanziaria, nella sostanza è quello approvato nella seduta del 6 febbraio dalla Commissione. Il precedente emendamento giustamente, così come altri, era stato dichiarato inammissibile per estraneità di materia; non si riesce dunque a comprendere come a distanza di due giorni la Commissione abbia cambiato parere semplicemente per il fatto che si parli di un coordinamento degli adempimenti relativi all'attuazione della legge n. 240 del 1990 che non è la legge sull'intermodalità, ma è la legge finalizzata principalmente alla realizzazione degli interporti; e comunque una legge che, in riferimento all'intermodalità, prevedeva contributi per gli anni 1989-1993. Pertanto sembra più adeguato inserire tale emendamento nella proposta Burlando sulla ristrutturazione dell'autotrasporto.

Inoltre le somme destinate non sono distribuite in modo tale da rappresentare una diminuzione dei costi per tutte le aziende di autotrasporto così come richiesto dal settore economico (ricordiamo che l'aumento dei costi è dato dai numerosi balzelli ed imposte che gravano sia sui carburanti - abbiamo a tale proposito presentato un emendamento che mira alla riduzione dell'imposta per il 1997 - sia sulle materie prime sia sul costo del lavoro, mentre le tariffe obbligatorie non solo sono ormai superate, ma sono ferme dal 1978), ma sembrerebbero piuttosto mirate a favorire la speculazione da parte di appositi consorzi inventati *ad hoc*, nonché spedizionieri, associazioni di categorie e società di servizi e quant'altro.

INTERVENTO DEL SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE GIUSEPPE SORIERO IN SEDE DI REPLICA NELLA DISCUSSIONE SULLE LINEE GENERALI DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 2946.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Il

particolare stato di disagio in cui versa da anni il settore dell'autotrasporto rende ormai necessaria l'adozione di urgenti provvedimenti per porre un primo immediato rimedio alla grave situazione di precarietà in atto, che trova ulteriori motivi di preoccupazione nei procedimenti di infrazione avviati dalla Commissione europea a causa della inadeguata formulazione della normativa prevista per la concessione di aiuti agli autotrasportatori.

Al fine di scongiurare conflitti sociali legati alla protesta degli autotrasportatori, gravidi di ripercussioni economiche su vasta scala, è stato concordato il 10 dicembre 1996 tra il ministro dei trasporti e della navigazione e le associazioni di categoria dell'autotrasporto un protocollo che prevede la presentazione a breve termine di un disegno di legge concernente la normativa che, in sostituzione di quella prevista nella legge 5 febbraio 1992, n. 68, conduca ad una effettiva ristrutturazione dell'intero comparto.

Tuttavia, poiché si ritiene che detta normativa non potrà che produrre i suoi effetti soltanto a partire dal 1998, si ravvisa l'esigenza di prorogare a tutto l'anno 1997 con l'attuale decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, i benefici già concessi nel 1996 con i decreti-legge 8 agosto 1996, n. 437 (articolo 3, commi 2 e 3) e 4 ottobre 1996, n. 517 (articoli 4 e 6), convertiti rispettivamente con legge del 24 ottobre 1996, n. 556, e 4 dicembre 1996, n. 611.

Gli obiettivi di detto decreto-legge sono quindi quelli di diminuire i costi di gestione dell'autotrasporto che risultano tra i più elevati all'interno del mercato europeo.

A tal fine, nel provvedimento in esame sono state previste riduzioni fiscali, riduzioni nell'utilizzazione di infrastrutture a pagamento, nonché dilazioni nella corresponsione di oneri previdenziali, come meglio rappresentato nei primi tre articoli del testo qui di seguito brevemente riassunti.

L'articolo 1 reca disposizioni in materia fiscale. Le disposizioni di cui al

comma 1 afferma un principio di natura interpretativa che appare idoneo ad eliminare l'incertezza di una norma di legge che ha già esaurito la sua efficacia e che avrebbe altrimenti potuto comportare un elevato contenzioso tra l'erario e le imprese di autotrasporto.

Le disposizioni previste dal comma 2 tendono ad adeguare il limite degli importi delle deduzioni forfettarie previste a titolo di spese non documentate che appaiono ormai da lungo tempo superati.

Il comma 3 dello stesso articolo crea le premesse perché anche l'Italia possa adeguare il proprio sistema di esazione delle tasse automobilistiche a quello previsto dalla direttiva 93/89/CEE del 25 ottobre 1993, tenendo conto della portata dei veicoli da correlare al rapporto massa/assi.

Le riduzioni degli importi delle tasse proposte potranno agevolare tale passaggio, in quanto esse hanno un più diretto riguardo alle caratteristiche usuranti del mezzo, rispettando, quindi, il diverso criterio previsto dalla citata direttiva.

L'articolo 2 reca disposizioni in materia di pedaggi autostradali. L'articolo in parola risponde ad una duplice finalità. Mira, innanzitutto, a favorire le aggregazioni in forma di cooperative o consorzi, per consentire l'avvio di quel processo di ristrutturazione che già la legge n. 68 del 1992 aveva disciplinato; di riflesso, incentiva l'utilizzo dell'autostrada decongestionando le vie dei centri abitati con vantaggi per la sicurezza e l'inquinamento acustico ed atmosferico.

La concessione di tali benefici è stata estesa ai titolari di imprese di autotrasporto di altri paesi appartenenti all'Unione europea al fine di evitare l'insorgere di problematiche legate ad una eventuale discriminazione in sede comunitaria.

L'articolo 3 reca infine disposizioni in materia di pagamenti dei premi all'INAIL. La norma stabilisce un beneficio transitorio a favore delle imprese che esercitano le attività di trasporto per conto terzi previste alle voci 9121 (autotreni e autoarticolati) e 9122 (autoveicoli) della ta-

riffa dei premi approvata con decreto ministeriale 18 giugno 1988, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 152 del 30 giugno 1988. Ciò in quanto gli autotrasportatori, in dipendenza dello stato di crisi in cui versa il settore, sono costretti a chiedere la dilazione del pagamento del premio INAIL e non possono sostenere un interesse pari al 21,50 per cento annuo, previsto per la sua rateizzazione.

Da quanto esposto si evince come il decreto-legge in esame sia finalizzato a ridurre i costi di esercizio dell'autotrasporto con misure provvisorie in attesa dell'emanazione e dell'entrata in vigore della legge di ristrutturazione del settore che rappresenta la prima proposta di riforma dell'autotrasporto e di sviluppo dell'intermodalità. Tale proposta del Governo è già pronta.

Per decenni le istituzioni hanno sostenuto la crescita di un settore del trasporto merci privato su gomma, polverizzato, non competitivo, assistito da trasferimenti statali a pioggia senza un disegno di razionalizzazione e di competizione. Tutto ciò ha ridotto l'Italia non solo ad accumulare ritardi ma a subire le decisioni europee come contrastanti le condizioni di sviluppo determinatesi nel settore.

Obiettivo prioritario del Governo è, quindi, di cancellare l'immagine di un'Italia sempre in ritardo e, pertanto, il disegno di legge sull'autotrasporto e l'intermodalità conforme alle direttive dell'Unione europea è finalizzato a conseguire maggiori e più adeguati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente dalle emissioni inquinanti originate dal trasporto stradale di cose e a determinare, sulla base delle direttive del piano generale dei trasporti e dei suoi aggiornamenti, uno sviluppo delle quote di traffico effettuate dalle imprese di autotrasporto, mediante il ricorso a tecniche intermodali ed al trasporto combinato strada-ferrovia, strada-mare e strada-aereo.

I punti qualificanti della proposta sono costituiti da: investimento per l'intermodalità, l'innovazione e la formazione professionale; le imprese potranno così ac-

quisire le tecnologie innovative per renderle idonee a svolgere servizi di trasporto combinato, i mezzi e le attrezzature per la movimentazione delle unità di carico ivi compresi i sistemi informatici e telematici per ottimizzare le procedure commerciali e gestionali delle imprese. Inoltre il fondo consentirà la riconversione e la modifica del parco veicolare circolante mediante l'acquisizione di veicoli a minore impatto ambientale ed a più elevata sicurezza; incentivi all'aggregazione delle imprese di autotrasporto che dovrà conseguire maggiori livelli di efficienza gestionale in modo da poter accedere alle tecniche di trasporto intermodale; agevolazioni al cabotaggio marittimo e al combinato ferroviario per consentire alle imprese benefici tesi ad una riduzione compensata delle tariffe dovute per i servizi di cabotaggio e per i servizi combinati ferroviari realmente effettuati dalle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi dei paesi appartenenti all'Unione europea.

In conclusione, la proposta consentirà di avviare una ristrutturazione del settore del trasporto merci mediante interventi che prevedono contributi alle imprese per il rinnovo tecnologico del parco circolante per inquadrare l'efficienza e ridurre le emissioni inquinanti.

Si è inoltre, con interventi mirati, favorito il processo di aggregazione delle imprese per favorire la competitività nei confronti della concorrenza degli altri paesi comunitari.

Infine, l'innovazione tecnologica e la formazione professionale costituiranno un elemento strategico della ristrutturazione del settore.

Tornando al decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, oggi in discussione, si deve evidenziare che ai fini della normativa comunitaria lo stesso deve essere esaminato alla luce delle disposizioni di cui alla direttiva 93/89/CEE del Consiglio, annullata dalla Corte di giustizia con sentenza del 5 luglio 1995, che tuttavia ne ha fatti salvi gli effetti.

Detta direttiva, in corso di recepimento da parte dello Stato italiano (legge 6 febbraio 1996, n. 52 - legge comunitaria

1994) disciplina in particolare l'ammontare delle tasse automobilistiche imponendo un minimo per le classi di autoveicoli ripartiti per massa complessiva e numero di assi e gli sconti sui pedaggi autostradali che sono ammessi a patto che vengano applicati in modo da non discriminare i differenti utenti per nazionalità o per destinazione.

Si può, quindi, ritenere che, per quanto concerne le tasse automobilistiche, tenuto conto che l'articolo 6.2 della direttiva consente ad alcuni paesi, tra cui l'Italia, di applicare fino al 31 dicembre 1997 aliquote ridotte del 50 per cento, l'attuale sistema impositivo rispetta nella quasi totalità dei casi, anche in presenza degli sconti previsti nel decreto-legge in oggetto, i minimi comunitari. Per quanto concerne gli sconti sui pedaggi autostradali, l'estensione degli stessi alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi aventi sede in uno dei paesi dell'Unione europea

ed in regola con l'accesso al mercato dell'autotrasporto di merci, dovrebbe soddisfare il principio della non discriminazione dei pedaggi stessi, anche se la rappresentanza permanente di Bruxelles, con *telex* del 3 dicembre 1996, ha fatto presente che la Commissione europea ha richiesto informazioni circa i criteri di applicazione degli sconti autostradali, evidenziando possibili discriminazioni conseguenti ai trattamenti più favorevoli per i trasportatori residenti.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle 22,50.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*

Stampato su carta riciclata ecologica

STA13-145
Lire 1600