

La seduta comincia alle 18.

GIUSEPPINA SERVODIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 26 novembre 1997.

Sul processo verbale (ore 18,10).

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, dal resoconto del 26 novembre 1997, alla pagina 213, tra l'altro, viene riportato un intervento del deputato Selva che così si è rivolto testualmente al Presidente: «Può controllare, per cortesia, il voto dell'onorevole Duca, che ha votato due volte? (*Proteste del deputato Duca*)».

Considerato che il Presidente non ha fornito risposta al deputato Selva, le chiedo di far risultare dal processo verbale che il deputato Selva ha affermato il falso. Infatti, come è facilmente individuabile dall'elenco dei deputati in missione, si può ben vedere che la postazione di voto n. 104, vuota al momento della votazione, è assegnata all'onorevole Claudio Burlando, che risultava in missione, e quella postazione non è stata impegnata nelle votazioni.

Pertanto, se il deputato Selva si è sbagliato, sarebbe bene che lo riconosca in questa Assemblea perché, se calunnia, è giusto che qualcuno risponda e che comunque il suo comportamento venga stigmatizzato, poiché il deputato Duca ha votato correttamente dalla propria postazione e risulta quindi falso e calunnioso quanto affermato dal deputato Selva.

La ringrazio, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, poiché quello che lei ha riferito risulta nel resoconto stenografico, ma non dal processo verbale — che, come sa, è molto sintetico — le assicuro che nel verbale della seduta odierna resterà agli atti la sua precisazione, mentre, per le determinazioni conseguenti, informerò il Presidente della Camera.

Va bene, onorevole Duca?

EUGENIO DUCA. Va bene, Presidente. La ringrazio.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale della seduta del 26 novembre 1997, si intende approvato.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Aleffi, Amoruso, Andreatta, Berlinguer, Brancati, Brunetti, Calzavara, Calzolaio, Armando Cossutta, Leone Delfino, Dini, Evangelisti, Fantozzi, Fassino, Giannattasio, Gnaga, Iotti, Leone, Occhetto, Olivo, Polenta, Pozza Tasca, Prodi, Risari, Sales, Selva, Treu, Veltroni, Vigneri e Visco sono in missione a decorare dalla seduta odierna.

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

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

Discussione del disegno di legge: Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (3270) (ore 18,15).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità.

(Discussione sulle linee generali - A.C. 3270)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) è autorizzata a riferire oralmente.

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

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento all'esame dell'Assemblea contiene un complesso di interventi per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto. Tali interventi si giustificano per la particolare situazione del settore che, è bene ricordarlo, assicura circa il 70 per cento del trasporto delle merci sul territorio nazionale, la cui parte maggioritaria avviene attraverso il servizio di autotrasporto in conto terzi.

Con l'avvio del mercato unico in ambito comunitario e il superamento delle barriere doganali, il settore del trasporto delle merci su strada svolge una funzione essenziale per lo sviluppo economico della Comunità e dei singoli Stati membri. A questo fine l'Unione europea ha varato un complesso di direttive e di regolamenti affinché l'attività di trasporto si svolga in termini efficienti, in un regime di libera concorrenza e di regolazione certa di mercato, sviluppando l'intermodalità e il trasporto combinato, che presuppone,

inoltre, uno sviluppo dei trasporti su ferrovia e per via navigabile, soprattutto per le lunghe percorrenze.

Ma ciò non basta. Si rende necessaria anche una profonda ristrutturazione dell'autotrasporto per garantire maggiore sicurezza nella circolazione e migliorare l'impatto ambientale soprattutto attraverso la riduzione di emissioni inquinanti; una ristrutturazione del settore tanto più necessaria per le condizioni particolari dell'autotrasporto nazionale, polverizzato in circa 120 mila imprese, in gran parte monoveicolari. In buona sostanza, l'Unione europea giustifica l'aiuto economico e le agevolazioni di settore se si ottiene una maggiore competitività ed efficienza, una riduzione della capacità complessiva di trasporto, uno sviluppo del trasporto intermodale.

È in coerenza con questi obiettivi e per consentire all'autotrasporto nazionale di essere competitivo con gli altri partner europei, in vista della liberalizzazione del cabotaggio nel luglio 1998, che il Governo ha varato un apposito disegno di legge che faceva proprio, tra l'altro, un accordo intervenuto tra il ministro dei trasporti e le associazioni di categoria circa un anno fa. Purtroppo l'esame del provvedimento ha richiesto un tempo non breve da parte della Commissione trasporti, considerata la complessità delle materie da affrontare, i differenti punti di vista, le osservazioni degli uffici competenti della Commissione esecutiva dell'Unione europea.

Tutto ciò ha richiesto un lavoro di revisione del testo originario da parte della Commissione in sede referente, grazie al contributo di tutti i gruppi politici, di maggioranza e di opposizione, e del ministro Burlando, che ha assecondato e ha favorito questo lavoro di revisione. Il testo modificato dalla Commissione è ora all'attenzione dell'Assemblea ed è maggiormente rispondente alla necessità di ristrutturare il settore dell'autotrasporto, quale occasione per un forte impulso al sistema dell'intermodalità; definisce con più precisione la ripartizione delle risorse finanziarie e impegna il ministro dei trasporti ed il Governo a predisporre in

tempi brevi misure di riforma del funzionamento dell'autotrasporto e della sua legge fondamentale. È inoltre coerente con l'ordinamento comunitario in materia di trasporti per conto terzi.

Veniamo ora ad un esame sintetico del provvedimento. L'articolo 1 fissa obiettivi della legge in favore della ristrutturazione dell'autotrasporto, dell'intermodalità e del trasporto combinato. L'articolo ripartisce inoltre risorse finanziarie per i singoli obiettivi settoriali ed indica norme per il miglioramento del funzionamento dell'albo degli autotrasportatori.

L'articolo 2 definisce gli investimenti innovativi ai quali viene assegnato il 50 per cento delle risorse finanziarie, finalizzate all'innovazione dei supporti informatici delle aziende, al miglioramento dei servizi delle aziende e della logistica, alla realizzazione di centri di stoccaggio delle merci per l'acquisizione di spazi per l'attività di servizio delle aziende stesse, al rinnovo del parco veicolare obsoleto, alla formazione professionale.

L'articolo 3 prevede incentivazione all'esodo degli autotrasporti autoveicolari e per la riduzione volontaria dell'offerta di trasporto, per un totale del 18 per cento delle risorse finanziarie.

L'articolo 4 regola gli incentivi per l'aggregazione delle imprese monoveicolari e delle piccole e medie imprese, assegnando circa il 15 per cento delle risorse finanziarie.

L'articolo 5 contiene misure per lo sviluppo del trasporto combinato, recependo nei fatti la direttiva comunitaria in materia e assegnando il 17 per cento delle risorse disponibili.

L'articolo 6 contiene un complesso di norme per regolare la visibilità delle domande per gli incentivi e il sistema di controlli e di sanzioni nei confronti di eventuali abusi.

L'articolo 7 *ex novo* impegna il Governo ad esaminare un complesso di provvedimenti legislativi di delega o ordinari per una riforma strutturale della legge fondamentale dell'autotrasporto, la legge n. 298 del 1974, e ad attuare una revisione in materia di rilascio dei titoli

autorizzativi, di modalità di accesso all'attività dell'autotrasportatore, di sistema tariffario, di riforma dell'albo nazionale dell'autotrasporto.

L'articolo 8 indica i criteri di costituzione del comitato per l'autotrasporto che sarà delegato a gestire i provvedimenti di attuazione della presente legge.

L'articolo 9 rfinanzia la legge n. 240 del 1990 per la realizzazione della rete degli interporti, definendo criteri e modalità per l'individuazione delle priorità per quanto riguarda gli investimenti necessari.

L'articolo 10 contiene le disposizioni finanziarie per la copertura complessiva del provvedimento.

L'articolo 11, infine, recepisce una proposta del Ministero dei trasporti di modifica del codice della strada per quanto riguarda una serie di trasporti eccezionali.

In conclusione, auspico che l'Assemblea possa approvare il provvedimento in esame considerate l'importanza delle questioni che esso affronta, la rilevanza delle risorse finanziarie impegnate e l'urgenza di rendere operativi tali provvedimenti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Cutrufo. Ne ha facoltà.

MAURO CUTRUFO. Presidente, colleghi, il disegno di legge sull'autotrasporto, che ci apprestiamo a discutere e ad approvare, rappresenta il punto di arrivo di un lungo ed impegnativo lavoro svolto in Commissione trasporti nel corso di molti mesi.

È opportuno ricordare che il disegno di legge che oggi discutiamo presenta caratteristiche profondamente diverse rispetto al testo originariamente proposto dal Governo. Dopo la conversione in legge dei due decreti-legge del 1996 e dell'inizio del 1997 per far fronte all'emergenza del

comparto, un provvedimento sull'autotrasporto è stato il primo impegno assunto dal Governo per un intervento di tipo strutturale in uno dei comparti più delicati del settore dei trasporti e per l'avvio di un'azione riformatrice, secondo quanto dichiarato più volte in Commissione dal ministro Burlando.

Il disegno di legge n. 3270 presenta elementi significativi di riforma dell'autotrasporto sia per quanto riguarda la riorganizzazione in modo più efficiente del settore, sia per inserire positivamente le nostre imprese nel quadro delle regole comunitarie che costituiscono al tempo stesso un vincolo al quale uniformarsi ed un'opportunità da cogliere per rilanciare la competizione dei nostri operatori nel contesto europeo. Sulla base di tali obiettivi ed in vista del perseguimento di queste finalità, era stato predisposto e presentato, da parte del ministro, un disegno di legge che era stato offerto ai contributi ed al lavoro della Commissione trasporti. Tuttavia, già ad un primo esame, compiuto dalla Commissione, era emersa, da parte di diverse forze politiche di opposizione e di maggioranza, la necessità di intervenire per un maggior approfondimento della materia e delle problematiche connesse al settore nonché per una strutturazione più adeguata del testo del provvedimento in modo tale da renderlo da una parte compatibile con le direttive comunitarie, e dall'altra più incisivo per quanto riguarda la riforma del settore.

Per limitarci soltanto agli aspetti più significativi, basterà ricordare che il provvedimento originario del Governo prevedeva un'articolazione degli stanziamenti in quattro settori così ripartiti: 75 per cento per gli investimenti innovativi delle imprese, 10 per cento per l'incentivazione all'esodo, 10 per cento per l'aggregazione di imprese e 5 per cento per il cabotaggio marittimo ed il trasporto combinato.

Il testo licenziato dalla Commissione prevede invece: 50 per cento per gli investimenti innovativi alle imprese, 18 per cento per l'incentivazione all'esodo volontario, 15 per cento per l'aggregazione

di imprese e 17 per cento per il trasporto combinato nonché per l'acquisto di attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità da carico specifiche, destinata al trasporto combinato per ferrovia, per mare e per le vie navigabili interne.

Il significato di tali variazioni appare evidente. La somma cospicua di investimenti riservati all'autotrasporto non può configurarsi come un ennesimo contributo con cui sostenere le imprese, che pure operano in un settore così delicato, ma può giustificarsi soltanto nella misura in cui incida, operando una trasformazione, sul modo stesso di organizzare le modalità del trasporto nel nostro paese.

Lo sforzo realizzato in Commissione a questo proposito ha avuto delle direttrici ben precise: la rimodulazione degli investimenti che consente di dare una spinta molto più significativa in direzione della concentrazione delle imprese, agendo con maggiore energia su due fronti, dell'esodo anticipato e dell'incentivazione all'aggregazione di imprese. Questo è un fatto di fondamentale importanza, perché va nella direzione di un superamento graduale di quella polverizzazione estrema delle imprese che esiste sul nostro territorio; una polverizzazione che mentre da una parte lascia spazio a forme di sfruttamento e di concorrenza spietata e senza regole, con tutta la pericolosità sociale che tali condizioni di lavoro configurano sotto l'aspetto dei tempi di lavoro e della sicurezza, dall'altra non consente alle imprese di crescere e di organizzarsi in vista della prossima sfida dovuta ad un mercato europeo completamente liberalizzato.

Vi è ancora l'inserimento come punto qualificante del provvedimento della valorizzazione del trasporto combinato. L'insistenza di alcune categorie di autotrasportatori perché fossero diluiti tutti i riferimenti all'intermodalità ed al trasporto combinato per mantenere lo *status quo* ci è apparsa poco convincente.

Questo provvedimento costituisce invece un impulso alle aziende del nostro paese affinché accettino e si attrezzino a rispondere alle sfide che l'evoluzione del

settore dei trasporti pone; innanzitutto la sfida dell'intermodalità e del trasporto combinato, che sono quelle su cui si misurerà la capacità da parte delle nostre imprese di ammodernarsi e di essere al passo con i tempi.

Oltre a queste grandi direttrici di orientamento del provvedimento, altri importanti passi avanti sono compiuti in questo disegno di legge che prepara il passaggio ad una successiva e completa riforma dell'autotrasporto. Tra queste misure occorre ricordare per lo meno quelle che integrano le funzioni del comitato centrale e dell'albo degli autotrasportatori e quelle relative ad un regime transitorio per l'autorizzazione da assegnare alle imprese piuttosto che ai singoli mezzi di trasporto. In definitiva, quello in esame è un provvedimento che si pone come un punto di passaggio importante e decisivo per arrivare in modo graduale ad una riforma complessiva del settore; un provvedimento che, lo ripeto, è stato offerto dal Governo alla Commissione in modo aperto e sul quale la Commissione stessa, con la partecipazione di tutte le forze politiche, ha lavorato confrontandosi, discutendo, facendo sì che il testo finale elaborato e presentato dal relatore recepisce indicazioni provenienti da tutte le parti politiche. Si tratta peraltro di un testo atteso dalle categorie del settore come un aiuto finanziario e normativo, di cui gli operatori avvertono tutta l'urgenza in vista della liberalizzazione del mercato prevista per il prossimo anno e che, pertanto, riteniamo debba essere approvato nei tempi più rapidi possibili.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Ciapusci. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, vorrei iniziare il mio intervento con un chiarimento sull'iter seguito dal provvedimento in esame in Commissione.

Come anticipato poc'anzi dal relatore, in pratica, il disegno di legge è in Commissione da otto mesi ed in quella sede ha seguito un percorso abbastanza particolare. Il provvedimento presentato dal mi-

nistro è stato completamente cambiato; sono stati aggiunti interi articoli che hanno modificato il testo nella sua interezza.

L'atteggiamento che la lega nord per l'indipendenza della Padania ha tenuto in Commissione non è stato assolutamente ostruzionistico, ma propositivo e alcuni suggerimenti espressi al provvedimento dal nostro gruppo sono stati recepiti.

La sorpresa che intendo manifestare in questo momento a nome del gruppo che rappresento è la seguente. Sul provvedimento uscito dalla Commissione la lega nord per l'indipendenza della Padania ha dato in quella sede parere negativo, mentre si è espressa positivamente su quello che si intendeva adottare come testo base.

Abbiamo acceduto alla richiesta di ritirare i cosiddetti emendamenti ostruzionistici ed abbiamo ritenuto di lasciar proseguire l'esame e la votazione degli emendamenti per avere un testo sul quale poter operare.

Vorrei ricordare quanto ho già anticipato in Commissione al relatore: il testo è stato presentato alla Commissione in modo illeggibile e l'articolato è stato cambiato in modo talmente radicale che i riferimenti all'interno dello stesso non risultavano più comprensibili.

La lega nord per l'indipendenza della Padania ha ritirato quasi tutti gli emendamenti, mantenendo solo quelli accolti dal relatore, non perché ritenesse valida la proposta del ministro in ordine al provvedimento, ma perché voleva un testo sul quale poter lavorare, un testo chiaro che risultasse leggibile almeno dal punto di vista tecnico (diverso dunque da quello presentato in Commissione).

Con nostra sorpresa, anziché recepire i suggerimenti presentati, che a questo punto diventano di merito, si è ritenuto di portare all'esame dell'Assemblea il provvedimento nel suo testo attuale, e cioè il provvedimento blindato. Ciò ha indotto i deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania a presentare entro oggi gli emendamenti, per il sem-

plice motivo che non riteniamo adeguate le proposte avanzate soprattutto dal signor ministro.

Entrando nel merito del provvedimento, riteniamo di non doverne condividere la validità, che è stata poc'anzi riaffermata, sostanzialmente per un motivo. Nei vari articoli non vi sono quei punti fondamentali per ritenere il disegno di legge adeguato per il mondo dell'autotrasporto.

Le norme relative all'accorpamento delle aziende, all'esodo della categoria e ai vari interventi sull'intermodalità non indirizzano gli interventi economici verso il mondo dell'autotrasporto.

In più parti si dice che il triennio di ripartizione delle risorse finanziarie previste è il 1997-1999. Ricordo che il 1997 è già quasi completamente trascorso e che il provvedimento entrerà in vigore l'anno prossimo. Però in più occasioni in questo disegno di legge si ribadisce che il comitato che distribuirà le risorse lo farà in ordine di data. Questo significa solo una cosa, che i provvedimenti sono già orientati.

Quanto alle norme relative all'intermodalità e agli interporti esprimiamo parecchi dubbi circa la legittimità della normativa europea.

Auspichiamo che, una volta per tutte, prendano il via l'intermodalità ed il trasporto combinato nel nostro paese. Ricordo comunque che, nel caso in cui si voglia procedere ad un loro incremento a livello privato, si dovranno fare i conti con l'assoluta carenza di strutture statali adeguate: mi riferisco alle strutture ferroviarie e a quelle marittime. Non esistono gli interporti e non si comprende come si voglia incentivare il trasporto privato attraverso l'autotrasporto. Però se gli operatori privati riuscissero ad utilizzare per il trasporto delle merci le strutture ferroviarie, queste non sarebbero in grado di farvi fronte.

È quindi auspicabile che le merci italiane utilizzino il trasporto economico per eccellenza, cioè quello su rotaia, ma è altresì auspicabile, al contempo, che possano farlo. Le ferrovie statali, invece, non

sono assolutamente adeguate a rispondere a questa richiesta, che già più volte è stata avanzata da parte degli operatori del settore. Comunque, in questo caso arriveremo prima a finanziare un settore privato, in assenza totale delle strutture pubbliche.

Non possiamo essere d'accordo, per gli stessi motivi di cui ho detto poc'anzi, neanche sui vari incentivi previsti per l'aggregazione e per l'esodo. Le aggregazioni credo che siano auspicabili, nella migliore delle ipotesi, per quanto riguarda la soluzione di questo provvedimento. Esiste però un problema: la frammentazione che attualmente abbiamo in Italia (118 mila piccole imprese rispetto ad un comparto che conta circa 122 mila aziende) è stata creata dalle normative emanate nel nostro paese negli ultimi trent'anni. Prima avevamo un settore che non era così frammentato, ma per un ragionamento legato al contenimento dei costi, le grosse aziende si sono frammentate svendendo le autorizzazioni agli autisti, che sono diventati padroni di se stessi. Questo fenomeno è stato creato unicamente da legislature che, nonostante gli stessi problemi siano cronici da trent'anni, ancora non li hanno risolti.

Abbiamo un settore che, rispetto alla concorrenza europea, sta sopportando costi altissimi, di media superiori del 30 per cento, creati da una normativa che in Italia non esiste; anzi, da una normativa che in Italia penalizza il mondo dell'autotrasporto rispetto agli operatori stranieri. Negli ultimi anni stiamo assistendo ad un fenomeno che è particolare non solo nel mondo dell'autotrasporto ma in tutti i settori: mi riferisco all'esodo delle nostre aziende dal territorio nazionale per impiantare stabilmente all'estero e poi reimportare le merci in Italia. E questo è il caso degli stabilimenti. Però ricordo che nel settore dell'autotrasporto non esistono stabilimenti, in quanto questi ultimi sono i mezzi. Quindi, è ancora più facile quanto dicevo prima — e di prove ne abbiamo avute negli ultimi tre anni —, tant'è che moltissime delle nostre aziende hanno eletto il proprio domicilio fiscale in

altri paesi europei solo perché godono di un sistema fiscale e di riduzioni di costi che in Italia non esistono.

Quindi, andare ad intervenire su un settore molto particolare, soprattutto perché è uno dei primi che viene toccato dalla normativa europea, senza valutare i costi ed il perché questo settore è così frammentato, vuol dire essere orbi. Credo che questo Parlamento e, soprattutto, la Commissione trasporti non possano essere orbi e sordi alla richiesta di una categoria che ha bisogno — ricordo che gli operatori del settore non sono quattro o cinque ma circa 600 mila — di una normativa chiara, di una normativa che non fissi dei paletti e che non dia luogo ad un provvedimento che abbia al suo interno risorse economiche non orientate al mondo dell'auto-transporto. Leggendo infatti l'articolato dall'inizio alla fine si riesce a capire che sono molti gli orientamenti a proposito delle risorse finanziarie disponibili per questo provvedimento, nel senso che sono rivolte ad altri settori.

Un altro motivo per il quale non riteniamo valido questo provvedimento è che interviene per lo più nei confronti delle aziende con un abbattimento in conto interessi e non in conto capitale, capitale che tra l'altro le aziende di trasporto ultimamente non hanno più a disposizione. Ricordo infatti che si tratta di un settore in cui altissimo è l'impegno economico iniziale. Non solo gli interventi sono in conto interessi, ma lo sono con una riduzione. Se abbiamo la pretesa di andare in Europa — pretesa che credo il Governo abbia, visto che Prodi sta ponendo parecchi requisiti, ma soprattutto sta facendo fare a tutti gli operatori economici italiani sforzi quasi impossibili, quasi sovrumani, sicuramente da miracolo — ritengo che dobbiamo entrarvi con un tasso di riferimento molto basso. Il tasso di riferimento europeo è orientato verso il 4-5 per cento e l'abbattimento in conto interessi di due terzi rispetto al 4-5 per cento rappresenta un aiuto alle imprese pari al 2-3 per cento, a fronte di capitali ingentissimi. Ricordo infatti a chi non lo sa, in quest'aula, che queste aziende,

anche monoveicolari, debbono comunque avere un capitale iniziale di almeno 300 milioni; a fronte di 300 milioni il Governo, con questo provvedimento, mette a disposizione 6 milioni. Nessuno ha inventato la bacchetta magica, tanto meno gli operatori in questo settore e considerato che le disponibilità economiche attuali, in un momento di recessione, sono sempre le stesse, fare promesse così esigue ad un comparto che ha bisogno di un alto rinforzo economico per poter trovare in sé la soluzione, non costituisce nient'altro che una pretesa.

Non siamo neanche d'accordo sul fatto che siano state inserite in questo provvedimento discipline che non c'entrano nulla. Nella nostra Commissione stiamo procedendo ad una completa revisione del codice della strada. È vero che con un provvedimento dell'inizio di quest'anno sono state introdotte nuove valutazioni dei trasporti eccezionali, che sono adesso in scadenza, ma è anche vero che inserire l'articolo 11 così com'è, come variazione dell'articolo 10 del codice della strada per quanto riguarda il settore del trasporto eccezionale non significa altro che pretendere di fare riduzioni di sconto sul trasporto alle imprese siderurgiche. Mi spiego meglio. Se ha ragione d'essere una valutazione di trasporto eccezionale per quel che riguarda il trasporto di pietre e marmi, che opera in situazioni di particolare difficoltà (la maggior parte delle volte, infatti, i blocchi di marmo non si possono tagliare, devono essere utilizzati nel settore produttivo come pezzi unici di certe dimensioni e devono quindi essere per forza trasportati così come sono), per cui la maggior parte delle volte al momento della partenza del materiale dalle cave non è possibile valutarne il peso globale se non in modo approssimativo, particolarità dalla quale nasce la valutazione di trasporto eccezionale, altrettanto non si può dire per i trasporti di ferro. Il ferro deve essere pesato perché solitamente si vende a chili e non si può pretendere che i trasportatori girino con 1.080 quintali (108 tonnellate, infatti, sono 1.080 quintali) a pieno carico su strade

normali, anche se si tratta di strade che rientrano nell'applicazione del regolamento di cui all'articolo 10 del codice della strada.

La maggior parte delle volte è valutato come un trasporto ben definito in una certa area nell'arco dei 50 chilometri. Ciò vuol dire mandare in giro la gente ad ammazzarsi, oltre che — e questo è il sospetto principale del movimento lega nord per l'indipendenza della Padania — trattarsi di uno sconto particolare verso le aziende siderurgiche.

Capisco che anche questo settore, come tutti in questo periodo di recessione, abbia bisogno di incentivi; ma non credo che possiamo permetterci di concedere questi incentivi sul trasporto, e non per una difesa del mondo dell'autotrasporto ma esclusivamente per una questione di pubblica sicurezza. Mandare degli articolati, anche in trasporto eccezionale a 1.080 quintali, carichi di prodotti siderurgici, coil e laminati, vuol dire solamente mandare delle piccole bombe sulle nostre strade, ed io sto pensando ad una questione di sicurezza.

Pertanto anche questo articolo, che è stato inserito per anticipare quello che poteva essere fatto all'interno del codice della strada con il provvedimento che andremo a valutare, si spera, prima del 2000, rappresenta soltanto un incentivo alla siderurgia a costo comunque della sicurezza sulle strade.

Questo provvedimento contiene comunque anche altri incentivi, quelli alle aziende costruttrici. Noi abbiamo fatto passare in quest'aula diversi incentivi alle aziende produttrici, ed è giusto perché in Italia le aziende produttrici di autoveicoli, motoveicoli, trattori, trattori stradali e camion garantiscono una certa occupazione, che va mantenuta. Però assicurare volumi d'affari troppo alti, a discapito di quel 2 o 3 per cento in conto interesse, di cui prima parlavo, alle aziende di autotrasporto, alle spalle di un settore che ha veramente bisogno della riduzione di costi e non di promesse (riduzione che comunque non è contenuta in questo provvedimento) è una cosa che attualmente non

può essere assolutamente accettata dalla lega nord e credo che non possa neanche essere sopportata dai vari operatori del settore.

Ho quindi presentato parecchi emendamenti (ora non ne ricordo il numero) tesi a migliorare il provvedimento ed auspico che almeno quelli di maggior rilievo sotto il profilo del merito vengano recepiti. Non lo dico come parlamentare per esprimere una preoccupazione del movimento lega nord per l'indipendenza della Padania; lo sto dicendo esclusivamente per una preoccupazione legata ai risvolti, che io considero fortemente negativi per gli operatori del settore, se questo provvedimento venisse blindato così come mi è stato detto in Commissione.

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il provvedimento che ci accingiamo ad esaminare è estremamente delicato in quanto affronta un settore complesso e di grande attualità come quello dell'autotrasporto: un settore in fermento un po' in tutta l'Europa. Ritengo pertanto opportuno svolgere alcune brevi considerazioni e puntualizzazioni.

Dirò subito che un elemento significativo è stata certamente la scelta effettuata dal Governo il quale, questa volta, è intervenuto in tale settore con un disegno di legge piuttosto che con un decreto. Ciò ha consentito un confronto forse un po' lungo ma certamente leale ed approfondito in seno alla Commissione trasporti, dove si è realizzato, alla fine, un sostanziale miglioramento del provvedimento, il che ha creato le condizioni per un largo consenso.

È noto che l'Unione europea persegue l'obiettivo di armonizzare la normativa nazionale con quella europea al fine di permettere, in tal modo, alle imprese del settore di competere sul mercato europeo spingendo verso l'integrazione dei vari tipi di trasporto e logistica integrata.

Si tratta dunque di un provvedimento lungamente atteso da parte delle associazioni di settore ed è dunque importante arrivare al più presto alla sua approvazione. Noi cristiani democratici uniti ridurremo pertanto al minimo il nostro dissenso. Per noi il disegno di legge n. 3270 avvia certamente un processo di ristrutturazione dell'autotrasporto, anche se presenta ancora alcune carenze in tema di sviluppo della intermodalità. In ogni caso si tratta di un provvedimento certamente apprezzabile per le sue finalità; finalità tese a consentire l'espansione e l'aggregazione delle aziende. Requisiti, questi, indispensabili per la conversione verso l'intermodalità della maggior parte delle aziende.

È bene comunque richiamare, signor ministro, la sua attenzione sulla esigenza che i finanziamenti vengano rigorosamente riservati alle imprese che realmente attuano tale conversione. Lo sviluppo del trasporto combinato è irrinunciabile, in quanto il trasporto su strada presenta una serie di inconvenienti; inconvenienti a tutti noi molto noti, quali, ad esempio, l'eccessiva congestione del traffico e incidenti e problemi ambientali di varia natura. Aspetti, questi ultimi, più volte sottolineati anche dalla Comunità europea.

Si tratta dunque di un provvedimento che per certi versi va nella giusta direzione, quella cioè di una ristrutturazione complessiva del settore, ma che necessita di un maggiore approfondimento, soprattutto per quanto riguarda la sua compatibilità con la normativa europea.

Signor ministro, so che lei nei prossimi giorni incontrerà il commissario Kinnoek; mi auguro che si possa trovare una armonizzazione tra i nostri obiettivi e quelli europei; a tal fine sarà indispensabile acquisire il parere della Commissione europea per valutarne ed eventualmente recepirne i rilievi.

In conclusione, ritengo che alcuni emendamenti al testo, strettamente legati agli aspetti della ristrutturazione e, soprattutto, alla parte relativa alla riforma della legge n. 298 del 1974, appaiono, in questo momento, ancora auspicabili e

necessari; ma indubbiamente, al di sopra di tutto, è necessario approvare in tempi rapidi questo provvedimento (*Applausi del deputato Bocchino*).

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come è già stato ricordato dal relatore e da altri colleghi che mi hanno preceduto, questo provvedimento arriva all'esame dell'aula dopo un periodo di gestazione in Commissione che è durato parecchi mesi. In tale lasso di tempo si è lavorato alacremente nel Comitato ristretto per arrivare alla definizione di un testo che fosse in linea con le indicazioni provenienti dai vari gruppi politici. Infatti, per primi noi deputati di forza Italia nutrivamo grosse perplessità nei riguardi del provvedimento ed abbiamo sollevato rilevanti obiezioni quando è stato presentato, ritenendo che lo stesso non avesse le caratteristiche necessarie per operare un intervento. Mi riferisco al fatto di avviare una fase di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto nel paese ed una serie di iniziative di carattere economico e finanziario nei confronti di quegli operatori che si fossero orientati verso una riconversione in senso intermodale dei sistemi di trasporto.

Il dibattito che si è svolto in Commissione è stato lungo e non è stato semplice. Il provvedimento del Governo, infatti, era in netto contrasto con l'orientamento espresso dai gruppi della minoranza, dell'opposizione, ma va dato atto del grande lavoro svolto dal relatore De Piccoli e della disponibilità dimostrata dal Governo medesimo, che non si è arroccato su posizioni preconcrete e ideologiche.

Il risultato di questo lungo lavoro, che è durato otto mesi, giunge ora all'esame dell'Assemblea. Come ho già detto, noi abbiamo fortemente avversato in Commissione questo provvedimento per i suoi contenuti e non certo per le sue finalità, dal momento che criticavamo le modalità attraverso le quali si volevano perseguire queste stesse finalità. Abbiamo condotto

la nostra discussione parlamentare in maniera, ritengo, corretta, senza forme ostruzionistiche, ma presentando una vasta gamma di emendamenti, nei quali si prefigurava una filosofia di intervento per il settore in netto contrasto con gli indirizzi espressi dal Governo nel testo iniziale.

Abbiamo sottoposto all'attenzione della maggioranza, del Governo e del relatore alcune questioni, quali la necessità di riformare la legge n. 298 e quindi di procedere ad una riforma dell'albo dell'autotrasporto. Abbiamo sollevato con grande forza un altro tipo di problematica, quella legata alla disciplina dei titoli autorizzativi, che ritenevamo si dovesse muovere nell'ottica di liberalizzazione del mercato che il settore dell'autotrasporto affronterà l'anno prossimo; abbiamo sostenuto che tale disciplina dovesse uniformarsi alle disposizioni fissate da tutti i paesi europei e che pertanto il titolo autorizzativo, la cosiddetta licenza (che oggi insiste sul mezzo), anziché essere in capo al mezzo, dovesse essere trasferito in capo alle aziende titolari della attività di autotrasporto.

Siamo stati anche molto critici rispetto al modo in cui il provvedimento intendeva intervenire nei confronti di quei soggetti che dovevano volontariamente cessare la propria attività e quindi uscire dal circuito delle imprese operanti nel settore. Infatti, oltre al dato della estrema frammentazione del nostro sistema di autotrasporto rispetto a quello esistente negli altri paesi europei, vi è il problema rappresentato da una esuberanza, oramai evidente, per quanto attiene alla capacità di trasporto ed alla capacità di carico complessiva delle imprese italiane.

Inoltre, abbiamo puntato il dito contro le modalità attraverso le quali si voleva incentivare le imprese, le piccole imprese, soprattutto quelle monoveicolari, ad aggregarsi e quindi a costituire dei soggetti economici più rilevanti che, con le economie di scala aziendale che da questo atto potrebbero derivare, potessero incominciare a strutturarsi come imprese tali da avere un livello di competitività con i

soggetti europei sicuramente maggiore rispetto a quello che oggi hanno le piccole imprese monoveicolari.

Queste ultime, per i motivi che sono stati già ricordati dai colleghi intervenuti in precedenza, si trovano ad operare in condizioni di grossa difficoltà rispetto alla concorrenza straniera a causa del costo del lavoro e del carburante, entrambi i quali hanno raggiunto elevati livelli. È noto che il prezzo del carburante per gli autotrasportatori italiani è mediamente superiore di 150 lire circa rispetto a quello pagato dagli autotrasportatori stranieri, il che dimostra, ancora una volta, le difficoltà in cui costoro operano nell'ambito di un mercato che si va liberalizzando e aprendo sempre più.

In Commissione abbiamo avanzato numerose proposte di modifica volte ad incentivare il trasporto combinato e ad aumentare la sicurezza stradale con un conseguente rinnovo del parco veicolare nel pieno rispetto delle tematiche ambientali fortemente sostenute, non certo con futili motivi, dagli ambientalisti.

Diamo atto al relatore, alla maggioranza ed al Governo di non aver avviato la discussione su posizioni ideologiche; non è certo stato facile armonizzare le proposte dell'opposizione con il testo del Governo ma, alla fine, il testo che la Commissione sottopone all'esame dell'Assemblea ci sembra molto più accettabile rispetto a quello originario. Non vorrei tediare le poche persone intervenute al dibattito sui problemi dell'autotrasporto, ritengo però di dover ribadire all'Assemblea e al Governo alcune nostre perplessità e preoccupazioni, affinché, in uno spirito collaborativo, si trovi un punto di incontro, soprattutto perché (su questa linea è stata condotta la discussione in Commissione) è necessario cominciare a legiferare avendo sempre presenti le normative comunitarie. Siamo tutti convinti della necessità di entrare in Europa, vogliamo tutti essere parte integrante di questo processo ma dobbiamo cominciare ad abituarci a legiferare, come ho detto, in una logica di armonizzazione con i dispositivi superiori ordinamentali dettati

dalla Commissione europea. Da questo punto di vista abbiamo sottolineato fortemente l'esigenza, a nostro parere inderogabile, di procedere ad alcune modifiche del testo in esame. Alcuni nostri suggerimenti sono stati recepiti; spero però di riuscire a motivare, se il ministro e i colleghi avranno la bontà di ascoltarmi, le argomentazioni con le quali abbiamo partecipato alla discussione in Commissione e dare così ulteriori spunti per armonizzare con il contesto europeo il provvedimento in esame.

La disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato — vorrei scendere un po' nello specifico del provvedimento — è molto chiara. Stando all'articolo 92, comma 1, del Trattato CEE, « salvo deroghe contemplate dal presente Trattato, sono incompatibili con il mercato comune gli aiuti concessi dagli stati ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza ».

Il principio è dunque il divieto di ogni forma di aiuto; di conseguenza, la Commissione delle Comunità europee, sulla base dell'articolo 93, comma 3, procede ad un controllo sistematico dei regimi di aiuti, verificando se le condizioni di applicazione delle deroghe siano rispettate.

Riguardo al settore specifico dei trasporti, e dato che le condizioni di applicazione delle deroghe generali contemplate dall'articolo 92, comma 3, non sono riunite, il disegno di legge n. 3270 che stiamo esaminando non ha altra scelta sicuramente che quella di inserirsi nel quadro delle deroghe specifiche al settore contemplate nel regolamento 1107/70, modificato da ultimo dal regolamento 543/97 del 17 marzo di quest'anno.

Questo quadro normativo è molto ristretto: in parte perché il settore specifico dell'autotrasporto è considerato in modo diverso rispetto ad altri settori, e questo per il fatto che vi è una politica comune prevista negli articoli 77 e seguenti del Trattato. Ne consegue che alcune norme, che in teoria potrebbero trovare applicazione in questo campo, sono state espres-

samente considerate inapplicabili a questo settore. Per fare solo un esempio, nel documento intitolato « Orientamenti comunitari sugli aiuti di stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle aziende in difficoltà » si considera che gli aiuti di minore importanza (la cui soglia è stata fissata a 50.000 ECU — deroga « *de minimis* ») non falsano la concorrenza, non incidono sugli scambi e possono pertanto usufruire di un'esenzione riguardo alla normativa comunitaria generale in tema di aiuti di Stato.

Tuttavia, l'applicazione di questa deroga generale non ha validità alcuna per il trasporto, poiché è esplicitamente previsto al paragrafo 2.2 del documento in questione che non può essere applicata ai settori disciplinati da speciali disposizioni comunitarie. La Spagna, per esempio, nella causa C20/96 — pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 13 settembre 1996, serie C, pagina 10, della Comunità europea — aveva cercato di appellarsi a questa normativa, e segnatamente alla deroga « *de minimis* », per difendere il suo provvedimento a favore del rinnovo del parco veicolare nazionale. La Commissione fece allora notare ancora una volta che la disciplina comunitaria « *de minimis* » non poteva essere applicata al settore dei trasporti.

In parte ancora perché, sinteticamente, si può affermare che qualsiasi misura di aiuto al settore dei trasporti deve, per essere compatibile con la normativa comunitaria, mirare a questi obiettivi precisi: in primo luogo, ad eliminare, nel quadro di un piano di risanamento generale del settore, una sovracapacità comportante gravi difficoltà strutturali e, in secondo luogo, ad agevolare il trasporto combinato e, più generalmente tutte le forme di trasporto alternative al trasporto su strada.

Giunti a questo tipo di considerazione, sorgono due problemi: il primo è il ristretto margine di manovra lasciato a disposizione dello Stato; il secondo è la tempistica. In effetti, gli aiuti concessi a favore dello sviluppo del trasporto combinato devono essere erogati entro il 31

dicembre 1997. Inoltre, per quanto riguarda la riduzione della sovracapacità, il termine è fissato alla data di entrata in vigore delle regolamentazioni comunitarie relative all'accesso al mercato, vale a dire al 30 giugno 1998 (data della prossima liberalizzazione).

Dato che la Commissione europea, in una lettera inviata alla rappresentanza italiana in data 16 giugno 1997, ha emesso serie riserve sulla compatibilità del disegno di legge n. 3270 con la normativa comunitaria, è stato questo il motivo principale per cui la maggioranza ed il relatore sono addivenuti a diverse modifiche, anche su nostre proposte, oggi contenute nell'attuale testo.

Quindi, alla luce della regolamentazione europea vigente e delle indicazioni della Commissione, quali sono — questa è la domanda che ancora oggi possiamo porci — le possibilità che l'attuale testo sia considerato compatibile con la normativa comunitaria?

Ritengo che, nonostante il notevole lavoro che è stato svolto e la predisposizione di un testo molto diverso dall'originario che vedeva sicuramente dei fortissimi punti di contrasto, si possa tranquillamente affermare che dal nostro punto di vista vi saranno comunque dei punti di contrasto che dovremo andare a discutere in sede comunitaria. Riguardo ad altri elementi, si può affermare che con un adeguato intervento — chiaramente anche di ordine politico — ai livelli competenti e con una buona illustrazione delle particolarità nel settore del trasporto in Italia, la Commissione europea potrebbe anche dimostrarsi più flessibile nei nostri confronti e accettare alcune incentivazioni *a priori* di dubbia compatibilità con le regole europee.

A questo riguardo, vorrei ancora mettere in risalto quelli che potrebbero essere alcuni punti di contrasto con la regolamentazione europea.

Evidenzio innanzitutto un'incertezza riguardo alla possibilità per tutti gli operatori di accedere alle infrastrutture liberamente e senza discriminazione alcuna.

Al punto 6 della lettera poc'anzi richiamata, inviata dalla Commissione europea (datata 16 giugno 1997) alla rappresentanza, la Commissione stessa chiedeva al Governo di precisare se le infrastrutture adibite al trasporto combinato e intermodale, finanziate con questo provvedimento, erano accessibili a tutti gli operatori. In effetti, per la Commissione delle Comunità europee, la condizione di accessibilità a tutti gli operatori delle infrastrutture incentivate è una condizione inderogabile di compatibilità della misura con la normativa comunitaria vigente. A sostegno di quanto appena affermato, va rammentato che la disciplina comunitaria generale in materia di aiuti di Stato, e ciò indipendentemente dal settore al quale questi finanziamenti vengono destinati, considera che gli aiuti debbono comunque recare il minor pregiudizio possibile alle condizioni di equa concorrenza esistenti tra gli operatori di un determinato settore. Nella fattispecie omettere di evidenziare chiaramente che le infrastrutture saranno accessibili a tutti gli operatori, senza discriminazione, significa non solo non prendere in dovuta considerazione le osservazioni della Commissione, ma anche creare le condizioni di possibili effetti distorsivi della concorrenza e di effettiva discriminazione tra operatori di uno stesso settore. Data la necessità di sviluppare il trasporto combinato, le incentivazioni alla realizzazione di queste infrastrutture sono una necessità ed uno dei maggiori obiettivi della politica europea dei trasporti. Tuttavia, la fase di potenziamento delle tracce ferroviarie necessiterà di un periodo di realizzazione di almeno cinque anni. Pertanto, il provvedimento servirà a potenziare le infrastrutture già esistenti ed utilizzate privatamente da parte di poche aziende. In tal caso, la Commissione non mancherà di sanzionare il provvedimento o ne chiederà la modifica in modo da evitare che dalla sua applicazione si favorisca direttamente o indirettamente alcuni operatori a scapito di altri e si generi conseguentemente una situazione di distorsione

della concorrenza sia fra operatori italiani che fra operatori di altri paesi dell'Unione europea.

Per quanto riguarda, invece, la possibilità di finanziare beni immobili destinati allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci ma non considerati come infrastruttura adibita al trasporto combinato, bisogna rilevare che nella comunicazione n. C368, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* il 23 dicembre 1994 e intitolata « Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà », nell'ultimo paragrafo del punto 2.1 si può leggere che la ristrutturazione deve mirare, tra l'altro, a riorganizzare e razionalizzare le attività aziendali su basi di maggiore efficienza. Questo vale anche per il settore dei trasporti nella misura in cui lo scopo perseguito non contrasta con le disposizioni settoriali specifiche contenute nel regolamento 1107/70.

Non sarà difficile quindi dimostrare che la realizzazione di tali impianti rientra in questo quadro in quanto migliora la qualità del servizio offerto dalle aziende di trasporto, senza aumentare l'offerta complessiva di trasporto sul mercato italiano. Ciò significa che l'effetto sul libero gioco della concorrenza è assolutamente irrilevante e non può essere motivo di contrasto con la regolamentazione europea.

Altre perplessità potrebbero essere sollevate sul rinnovo del parco veicolare, che sicuramente è uno degli argomenti più scottanti. Per vari aspetti, infatti, la normativa comunitaria vi si oppone, sia sotto il profilo della disciplina generale in tema di aiuti, sia sotto il profilo della regolamentazione settoriale specifica.

In tema di aiuti generici, non sono consentiti gli aiuti al funzionamento, vale a dire l'incentivazione per l'acquisto di quei beni o servizi che rientrano nell'attività normale di un'azienda. Pertanto, gli incentivi all'acquisto di nuovi automezzi da parte delle imprese di autotrasporto non sono generalmente approvati dalla Commissione europea, in quanto l'acqui-

sto di nuovi automezzi rappresenta, per un'azienda sana, un investimento di normale amministrazione. Una delle eventuali ragioni che potrebbe motivare questo tipo di aiuto, che rappresenta comunque un aiuto al funzionamento teoricamente vietato dalla normativa europea, è rappresentato dalla necessità di proteggere l'ambiente o di migliorare la sicurezza stradale. Tuttavia, anche in quest'ultimo caso, l'intensità dell'aiuto deve essere limitata per non generare effetti di distorsione della concorrenza. Pertanto, avere destinato il 48-50 per cento delle risorse a questo tipo di aiuto potrebbe verosimilmente generare problemi di compatibilità con la regolamentazione europea.

Inoltre, la politica comunitaria in materia di trasporto è favorevole solo agli incentivi a favore del trasporto combinato e intermodale ed è particolarmente contraria a quelli miranti all'acquisto di materiale circolante non specificamente adibito a tale scopo. Dall'analisi delle varie comunicazioni emanate dalla Commissione a questo riguardo, e segnatamente la comunicazione n. 266, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* del 13 settembre 1996 in merito ad un provvedimento di rinnovo e modifica del parco veicolare emanato dalla Spagna e non approvato dalla Commissione, se ne possono desumere le motivazioni. In tale comunicazione, la Commissione dichiara incompatibile questo provvedimento in quanto « il ritiro dalla circolazione di un automezzo di oltre 10 anni non può essere considerato una contropartita o un sacrificio sufficiente a motivare un aiuto ».

Se vogliamo evitare di rientrare nella stessa logica e sperare in una possibile valutazione di compatibilità da parte di Bruxelles bisogna trarre insegnamenti dall'esperienza estera, considerando che dobbiamo strettamente limitare l'intensità dell'aiuto al rinnovamento effettivo del parco veicolare; insistere molto sul fatto che questo provvedimento si inserisce in un piano generale di risanamento del settore configurato dal presente testo; illustrare alla Commissione europea gli

effetti positivi e concreti sull'ambiente e sulla sicurezza stradale, che possono scaturire dall'acquisto di nuovi mezzi o di materiale ad uso specifico.

Vorrei poi passare ad un altro punto, senza andare oltre, perché si tratta di materia talmente complessa e delicata che ne potremmo discutere per molto tempo. Anche per quanto riguarda l'adeguamento del parco veicolare si può aggiungere ancora qualcosa. Nella lettera del 16 giugno 1997, al punto 7, la Commissione delle Comunità europee chiede chiaramente al Governo di sapere se gli incentivi si limitano a finanziare i sovracosti di investimento per adeguare i veicoli a parametri ambientali più rigorosi delle norme attualmente in vigore.

In effetti, in base ad una comunicazione della Commissione, la numero 72, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* il 10 marzo 1994, denominata «Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente», la Commissione fa espresso riferimento alla sezione 3.2, paragrafo B, agli aiuti diretti ad incoraggiare l'osservanza di criteri più rigorosi di quelli vigenti. In questo testo, si può leggere che l'intensità dell'aiuto effettivamente concesso per il superamento delle norme vigenti deve essere proporzionato agli investimenti necessari per conseguirlo.

Non essendo stato introdotto nell'ultimo testo del relatore un riferimento preciso che limiti l'intensità dell'aiuto ai sovracosti di adeguamento del parco veicolare a norme ambientali più severe, appare ragionevole pensare che la Commissione delle Comunità europee non mancherà di riformulare le sue osservazioni.

Non vorrei tediare ulteriormente l'Assemblea, perché sicuramente ci sarebbero altri punti da sottolineare, come quello dell'esodo volontario, della riduzione volontaria della capacità di carico e il contingentamento delle autorizzazioni per il trasporto combinato. Forse vale la pena di soffermarsi rispetto su quest'ultimo punto. La misura prevista dal comma 2

dell'articolo 5 prevede di contingentare le autorizzazioni «al fine di incrementare il trasporto combinato».

Al di là di una sorta di paradosso tra il concetto di contingentamento e quello di incremento, tale disposizione — signor ministro — contrasta con la direttiva del 7 dicembre 1992, recepita nell'ordinamento giuridico italiano, secondo la quale (articolo 2) entro il 1° luglio 1993 ciascun Stato membro esonera da qualsiasi regime di contingentamento ed autorizzazione i trasporti combinati. Pertanto, il provvedimento in discussione non solo contrasta con la regolamentazione comunitaria, ma anche con quella nazionale attualmente vigente. Ritengo che questo sia uno dei punti che, nel corso dell'esame del testo che effettueremo anche con riferimento agli emendamenti, il Governo dovrà affrontare con un'attenzione particolare. Tralascio, comunque, alcune riflessioni sulla riduzione delle tariffe per le aziende che utilizzano il trasporto combinato.

Desidero però osservare che, al di là delle critiche che ho ritenuto di dover svolgere ma con assoluto spirito costruttivo al fine di migliorare il testo legislativo — questo dovrebbe essere poi l'obiettivo del lavoro della Commissione e dell'Assemblea — il provvedimento in esame contiene alcuni punti positivi. Ciò che gioca a favore del testo è il fatto che risponde ad una delle richieste dell'Unione europea. Mi riferisco al fatto che nel provvedimento si configura un piano di risanamento del settore e quindi non si prevede solo un intervento sporadico — i cosiddetti aiuti a pioggia — a sostegno delle aziende le quali, passato l'effetto del provvedimento, sparirebbero dal mercato.

Vi sono dunque altre motivazioni connesse al provvedimento che possono portare ad una valutazione per certi versi positiva del provvedimento.

Non vorrei dilungarmi oltre anche perché ho già abusato della pazienza dei colleghi e del Governo. Tuttavia, desidero ancora sottolineare che, raccogliendo alcuni degli spunti che ho illustrato nel mio intervento, il Governo potrebbe recepire alcune proposte emendative che abbiamo