

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Con l'aumento dell'IVA al 20 per cento!

GIANNI MARONGIU, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. ...a 100 mila domande e che noi pensiamo di incrementare ulteriormente se l'Unione europea approverà una nostra proposta, fortemente difesa e sostenuta, quella di abbassare l'IVA al 10 per cento.

Ripeto: nelle relazioni non si poteva fare riferimento a questo provvedimento, che è sopravvenuto, ma esse dimostrano di essere in qualche misura forzatamente datate.

Del resto, vi si fa un riferimento all'IRAP, tributo assolutamente nuovo. Aprendo una piccolissima parentesi, sottolineo che a volte mi viene da stupirmi, nel senso che se non chiariamo, siamo criticati, se chiariamo, siamo ugualmente criticati. Il tributo è nuovo e allora è certo che non mancano ma non saranno mai sufficienti le pagine per spiegare perché questo tributo esiste. Ricordo che circolari assai più lunghe furono emanate negli anni settanta per illustrare l'IRPEF, l'IRPEG, l'IVA, come era doveroso di fronte ad un tributo nuovo. Ma questa è una parentesi.

L'IRAP è nuova. La *dual income tax* è nuova. La *super dual income tax* — ricordo tutti i provvedimenti che questo Governo ha voluto anche per lo sviluppo — è nuova. Né si possono sottacere i provvedimenti previsti per incrementare l'occupazione (l'assunzione di nuovo personale, anche specializzato). Né si possono sottacere i provvedimenti previsti per agevolare l'occupazione prevedendo crediti di imposta per i commercianti; credo sia la prima volta nella quale compare la locuzione « commercianti » in un collegato alla finanziaria, quello del 1997 per la manovra finanziaria per il 1998.

Allora, onorevoli colleghi, siccome non voglio assolutamente abusare del loro tempo, concludo dicendo che, di fronte ad elementi così nuovi, a innovazioni strutturali dell'ordinamento tributario e di fronte ad un provvedimento così com-

plesso, riprendendo l'espressione dell'onorevole Leone, se non si vogliono fare delle « riforme di carta », credo che occorra rivedere, riesaminare tutti assieme questa proposta di legge, alla luce dei fatti nuovi e dei dati che emergeranno.

Mi riferisco ai primi dati sull'IRAP, sulla DIT, sulla super-DIT, sulle agevolazioni per la casa e per il commercio, sull'occupazione. In quale sede può avvenire questa disamina? Io credo in Commissione.

Quindi, al di là del merito, mi associo alla proposta di rinvio in Commissione che è stata formulata. Se si vogliono affrontare i problemi rilevanti alla luce degli importanti dati normativi sopravvenuti, nonché dei dati quantitativi conseguenti alle prime innovazioni, credo che questa proposta di legge — indubbiamente rilevante — meriti una serena discussione (come sempre avviene in quella sede) in Commissione finanze, proprio perché è fortemente innovativa ed è interessata dalle novità che, da parte nostra, abbiamo introdotto con il consenso del Parlamento.

Questo è il convincimento del Governo, onorevoli deputati: nessuna aprioristica contrarietà, ma solo la volontà di esaminare seriamente qualunque contributo, da qualsiasi parte provenga, per risolvere un problema che non può non stare a cuore a tutti. Vi ringrazio.

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

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158, recante misure urgenti per l'autotrasporto (4922) (ore 10,30).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158, recante misure urgenti per l'autotrasporto.

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

**(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 4922)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge di conversione del decreto recante misure urgenti per l'autotrasporto recepisce in alcune parti un'intesa — più generale — tra il Governo e le associazioni dell'autotrasporto, intervenuta per alleggerire alcuni costi gravanti sulle imprese del settore, tenuto conto del particolare momento attraversato da questi operatori.

Siamo ormai prossimi alla scadenza del 1° luglio, in cui entrerà in vigore la liberalizzazione dei servizi di cabotaggio in ambito europeo: ciò indurrà una più forte concorrenzialità tra le imprese e sicuramente accentuerà alcune difficoltà per il comparto dell'autotrasporto italiano, che già — considerati i ritardi determinati nel settore anche in termini strutturali (ritardi dovuti soprattutto all'eccessiva frammentazione) — si trova svantaggiato rispetto ai partner europei.

Nel dicembre scorso il Parlamento ha varato una apposita legge di riforma, introducendo norme fortemente innovative per il funzionamento del settore e stanziando notevoli risorse finanziarie per i necessari interventi di ristrutturazione. Da mesi questa legge è oggetto di un difficile negoziato presso gli uffici della Commissione esecutiva dell'Unione europea; auspico una positiva conclusione di questa fase, possibilmente prima della pausa estiva, con l'entrata in vigore della liberalizzazione. Le misure oggetto del provvedimento in discussione consentono, per alcuni aspetti, di superare le difficoltà che ho ricordato, che in qualche modo sono originate anche dai citati ritardi nell'attuazione pratica della legge di riforma.

L'articolo 1 prevede il mantenimento per il 1997 dell'aggiornamento dei limiti

degli importi per le deduzioni forfettarie per spese non documentate. La norma, inoltre, consente alle imprese di autotrasporto con dipendenti una riduzione degli oneri per contributi assicurativi, evitando possibili sperequazioni con altre categorie dello stesso settore.

Con l'articolo 2 si conferisce all'albo degli autotrasportatori un finanziamento di 114 miliardi per l'anno 1998, per lo svolgimento di attività finalizzate ai compiti istituzionali. In proposito la Commissione ha presentato una proposta di modifica affinché questi interventi siano destinati soprattutto al miglioramento della sicurezza nella circolazione dei mezzi, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, da realizzarsi mediante apposite convenzioni con gli enti di gestione delle stesse.

Infine, all'articolo 3 si assicura la copertura finanziaria del provvedimento per un onere complessivo di 175 miliardi.

Questi, in estrema sintesi, sono gli elementi del provvedimento al nostro esame per il quale, in considerazione dell'urgenza e della necessità di intervenire in un settore particolarmente delicato anche per l'economia complessiva del paese, auspico un positivo iter parlamentare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

VITTORIO ANGELICI. Il partito popolare italiano lo scorso maggio, allorché venne presentato il decreto-legge al nostro esame, ebbe occasione di esprimere una valutazione positiva per la risposta concreta, anche se parziale ed interlocutoria, che dava alla domanda pressante che da tempo proveniva dalla categoria e dalle associazioni che nel settore sono molto

attive e che sono impegnate al tavolo della concertazione. Tale tavolo talvolta rischia di saltare, anche se ci auguriamo che mantenga la propria operatività visto che è indispensabile per governare un settore così delicato e difficile.

Coerentemente con quella posizione, oggi riteniamo sia opportuno convertire in legge questo decreto-legge. È stato giustamente posto in rilievo che il decreto n. 158 recepisce, anche se non nella totalità, le indicazioni contenute nel protocollo d'intesa firmato lo scorso novembre dal ministro dei trasporti con le organizzazioni sindacali e le associazioni di settore, nel quale si convenne sull'opportunità di dare finalmente — è il caso di sottolineare questo avverbio — corso nel nostro paese ad una politica dei trasporti capace di promuovere uno sviluppo organico del settore. Sempre in quello stesso protocollo, firmato a suo tempo, veniva sancito un impegno comune ad operare per una presentazione sollecitata in Parlamento del disegno di legge di ristrutturazione dell'albo, che ancora non è stato presentato, e per la rapida approvazione del disegno di legge n. 3010, che è attualmente all'esame del Senato, nel quale è stata stralciata la parte normativa prevista dall'intesa definita nel novembre scorso.

Il Governo si è impegnato a sollecitarne l'iter in modo da offrire nel più breve tempo possibile un supporto concreto, più adeguato e complessivo, per porre gli autotrasportatori italiani in condizione di confrontarsi validamente con la concorrenza europea, sempre più stretta.

Questo è sicuramente un impegno urgente, giacché dal prossimo 1° luglio dovremo fare i conti con la liberalizzazione del cabotaggio in ambito europeo, con le conseguenze che ne derivano, che non sono certamente di poco conto: sono invece di grande rilievo e possono mettere fortemente in crisi questo settore del nostro paese.

Il partito popolare ritiene che sia indispensabile creare effettivamente pari opportunità fra gli autotrasportatori italiani e quelli europei. In questa logica, abbiamo più volte invitato — e conti-

nuiamo a farlo nell'attuale circostanza — il Governo ad esercitare in sede comunitaria, a Bruxelles, un'azione più decisa e determinata per assicurare il massimo di tutela ai nostri autotrasportatori e per sostenere adeguatamente la legge di ristrutturazione n. 454 e le corrette ragioni del settore, che deve essere messo nella condizione di competere con i sistemi degli altri paesi.

Ogni nostra timidezza ed ogni nostra titubanza credo finirebbero per avere costi concreti per le categorie nell'ambito di questa competizione che, come dicevo, dal 1° luglio diventerà particolarmente dura.

È indubbio che i rilievi formulati da Bruxelles sul nostro sistema di aiuti siano eccessivi e inaccettabili. Non soltanto ci sono stati rivolti rilievi in ordine agli incentivi, all'esodo, al rinnovo del parco mezzi, all'intermodalità, alla costruzione delle infrastrutture, alla riduzione della capacità di trasporto, ma si stanno anche aprendo altre procedure, come ad esempio quella in materia di prezzi del gasolio, previste dal decreto n. 457. Obiettivamente, se non si opererà efficacemente per contrastare questi orientamenti, il nostro autotrasporto potrebbe subire un'eccessiva e intollerabile penalizzazione.

Le ultime notizie, tuttavia (quando parlerà il rappresentante del Governo probabilmente ce le comunicherà), in qualche modo ci tranquillizzano. Sembra che si siano fatti passi in avanti. Se è così, ovviamente ne prendo atto con compiacimento, riconoscendo che il Governo ha svolto un'azione più consistente di quelle poste in essere in passato.

In questo contesto, le misure previste dal decreto-legge in esame, pur nella loro indubbia parzialità, rappresentano sicuramente una boccata di ossigeno che, in attesa di interventi più organici e complessivi, ormai urgenti, può aiutare ed incoraggiare i nostri autotrasportatori. Aumentare l'importo della spesa non documentabile da portare in detrazione nella denuncia dei redditi, diminuire il costo dei premi da corrispondere all'INAIL per i dipendenti del settore, ero-

gare risorse per finanziare e sostenere le attività formative, di studio e di consulenza propedeutiche alla riforma dell'autotrasporto, e ancora, ridurre i pedaggi autostradali rappresentano sicuramente un passo nella giusta direzione per corrispondere a esigenze obiettive ed urgenti.

È auspicabile che ciò possa contribuire a disinnescare la protesta sindacale che, considerata la particolare delicatezza del settore, avrebbe conseguenze molto gravi sul piano sociale, economico e produttivo, una protesta che in qualche modo ha rischiato di deflagrare nel corso degli ultimi tempi.

Per quanto direttamente attiene ai contenuti del decreto-legge che stiamo esaminando, i popolari condividevano — è il caso di dire — e condividerebbero la modifica proposta dallo stesso relatore e da altri all'articolo 2 del decreto-legge in questione, che puntava ad articolare diversamente lo stanziamento dei 114 miliardi ivi previsto, in modo da destinarne 4 al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori per le finalità previste dalla legge, per poi destinare i rimanenti 110 miliardi alla riduzione del pagamento dell'utilizzo delle infrastrutture autostradali e per favorire il conseguimento di più elevati standard di sicurezza e di minore impatto ambientale (è inutile dire che ve ne sarebbe grande bisogno). Dobbiamo ora prendere atto dell'inammissibilità dichiarata dalla Presidenza della Camera. Ciò pone naturalmente un problema. È auspicabile che, nel prosieguo dell'iter di questo provvedimento, si possa trovare una soluzione a ciò, altrimenti ci troveremo di fronte ad un problema che si rifletterà sulla capacità di erogazione effettiva dei finanziamenti in questione.

Come ho detto in precedenza, questo settore, che rappresenta uno dei gangli vitali del comparto economico e produttivo del nostro paese, ha bisogno di misure organiche e definitive e di maggiore tutela a livello comunitario. Questo dibattito è anche l'occasione per sollecitare il Governo a procedere con rapidità, efficacia e coerenza, a partire dal sostegno in sede comunitaria del disegno di legge di

ristrutturazione del settore. Detto questo, i popolari ritengono che il decreto-legge in esame debba essere valutato in termini positivi. Lo consideriamo infatti un passo giusto, volto a potenziare la capacità di tenuta di questo settore, soprattutto nell'imminenza del nuovo quadro di competizione che va delineandosi in ambito europeo e che scatterà, come sappiamo, dal 1° luglio.

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

PAOLO MAMMOLA. Noi del gruppo di forza Italia abbiamo già manifestato in Commissione trasporti, durante la discussione di questo decreto-legge, tutte le nostre perplessità. Riteniamo infatti che il Governo, per l'ennesima volta, si stia avventurando, nel tentativo di dare un sostegno e un aiuto alla categoria, in un percorso che sostanzialmente non sortirà quegli effetti che a mio avviso il Governo stesso auspica, ma che soprattutto auspicano e richiedono le imprese che esercitano l'attività di autotrasporto nel nostro paese.

È necessario, per inquadrare le problematiche del settore, compiere qualche passo indietro, il che significa ricordare che recentemente la Commissione europea ha sanzionato il nostro paese per i premi e i *bonus* fiscali concessi dal Governo italiano negli anni 1992-1993, e sappiamo che analoghi provvedimenti erano stati presi dal nostro Governo anche per gli anni successivi. Quindi, anche per una latitanza in sede comunitaria del nostro paese, oggi le imprese italiane si trovano nella condizione di dover restituire, su richiesta del Governo, quei premi, quei *bonus* e quelle agevolazioni di carattere fiscale che indebitamente, alla luce delle direttive comunitarie, il Governo italiano aveva concesso alle categorie dell'autotrasporto, agli operatori del settore.

Da anni ed anni il settore attendeva una legge di ristrutturazione. L'anno scorso il Parlamento e la nostra Commissione sono stati a lungo impegnati nell'esame di una legge di ristrutturazione

presentata dal Governo, che noi abbiamo fortemente criticato ed avversato. Senza volerci attribuire particolari meriti, va detto che, dopo un iter piuttosto travagliato in Commissione, durato otto-nove mesi, il Governo ha accettato alla fine di apportare sostanziali modifiche al testo originariamente presentato dal ministro Burlando. Si è quindi approvata una legge che comunque non ci piaceva, come dimostra il nostro voto contrario che abbiamo espresso su di essa, che è agli atti. Ad ogni modo, possiamo attribuirci il merito di essere riusciti a varare un testo legislativo redatto in assonanza con i principi comunitari, anche se per l'indeterminatezza di alcune norme la Commissione europea ha aperto comunque una procedura nei confronti dell'Italia per quel che concerne la legge n. 454, approvata nel dicembre scorso, chiedendo al Governo italiano dei chiarimenti. Infatti, con tale provvedimento, si delegava il Governo a dare attuazione ai principi in esso contenuti.

Dobbiamo rimarcare che, già in occasione dell'esame di quel provvedimento, l'atteggiamento del Governo di un paese che sta compiendo una scelta europea avrebbe dovuto essere più coerente con i dettami dei trattati comunitari, ai quali il nostro paese si deve adeguare. Abbiamo centrato faticosamente l'obiettivo di far parte della prima *tranche* dei paesi europei che hanno aderito al sistema della moneta unica, ma per la nostra peculiarità incontriamo sempre molte difficoltà nel dare piena applicazione alle direttive comunitarie ed al sistema normativo comunitario al quale il nostro paese, per scelta, si deve oggi adeguare.

Se vogliamo andare fino in fondo, dobbiamo ricordare che il comma 3 dell'articolo 93 del trattato della CEE prevede espressamente che lo Stato membro non può dare esecuzione alle misure progettate, quindi ai progetti di legge, se prima la procedura di esame da parte della Commissione europea non ha portato ad una decisione definitiva e positiva. Ebbene, non solo il Governo ha deciso di far approvare la legge n. 454, della quale

è dubbia la compatibilità con la normativa europea per alcuni aspetti, che noi avevamo sottolineato e che sono stati ripresi dalla Comunità nella procedura aperta nei confronti di quel provvedimento, ma sta anche approvando tutti i decreti legislativi di esecuzione previsti da tale legge. Tutto ciò avviene nel modo più inconsueto possibile.

Si è rinviata l'applicazione effettiva di tali decreti legislativi all'approvazione definitiva dell'intero provvedimento da parte della Commissione europea.

Oggi è il 26 giugno; siamo proprio alla vigilia della liberalizzazione dell'autotrasporto nel nostro paese. Non è stata ancora pubblicata dalla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee la comunicazione effettiva e formale dell'apertura della procedura di infrazione; si ritarda quindi sempre di più una possibile attuazione della ristrutturazione dell'autotrasporto in Italia.

Sorge allora spontanea una domanda che rivolgiamo sommessamente al Governo. Quali assicurazioni sono state date dalla Commissione europea ai rappresentanti del Governo italiano in merito alla compatibilità dei provvedimenti approvati ed alla possibilità di una loro rapida attuazione? Anche con il voto del Parlamento stiamo dando esecutività a provvedimenti legislativi in pendenza dell'approvazione degli stessi da parte della Unione europea ed, addirittura, dell'apertura di una procedura di infrazione cui il Governo italiano dovrà rispondere, dando così una effettiva soluzione al problema. Chiedo quindi al Governo italiano se siano già intervenute trattative politiche che lo abbiano garantito circa l'applicabilità di queste norme. Questa è la prima domanda che ci sentiamo da fare: non possiamo infatti continuare a misurarci con la DG7.

Guarda caso, nell'atto Senato n. 3010, presentato nei mesi scorsi dal Governo, molte misure frutto del famoso accordo del mese di novembre tra il ministero e le rappresentanze sindacali di categoria trovavano una prima attuazione, dopo essere state elaborate in sede di concertazione (termine che pare vada ancora molto di

moda). Il Governo a novembre concordò con le associazioni che anche per il 1997 ci fosse un abbattimento delle tasse automobilistiche, una prosecuzione dell'esperienza degli sconti autostradali, il mantenimento al livello del 1996 delle deduzioni per spese non documentate e la rateazione inonerata dei premi INAIL.

Tutte queste disposizioni, insieme con altre sull'IVA per l'autotrazione, erano contenute nell'atto Senato n. 3010. Per l'ennesima volta anche su questo atto la Commissione europea ha immediatamente alzato il tiro e formulato le sue osservazioni. Il 6 aprile ha scritto una lettera chiedendo al Governo italiano chiarimenti perché molte di quelle disposizioni, a giudizio della Commissione, presentavano profili incompatibili con le direttive comunitarie; tali chiarimenti avrebbero potuto evitare l'apertura anche nei confronti dell'atto Senato n. 3010 (dopo i *bonus* fiscali e le osservazioni sulla legge n. 454) di una procedura di infrazione o comunque di analisi del provvedimento.

Non voglio sottilizzare sul fatto che il 2 giugno chiesi queste cose al Governo in Commissione trasporti; il giorno dopo, molto solertemente, il sottosegretario Sorriero fornì la risposta del Governo. Tralasciamo il fatto che essa fosse datata 2 giugno, cioè la stessa data della mia richiesta: evidentemente la mia pressione è stata fautrice di un'iniziativa del Governo un po' più solerte rispetto al solito. In quella risposta sostanzialmente si diceva alla Commissione europea che, per quanto riguarda l'atto Senato n. 3010, avendo deciso lo stralcio sulla parte normativa, il problema non esiste.

Qui veniamo al decreto in oggetto che riprende parzialmente i contenuti dell'atto Senato n. 3010 sui quali la Commissione europea ha chiesto un parere al Governo italiano. Certamente vi è l'esigenza di dare risposte ad accordi raggiunti fra associazioni di categoria e ministero e conosciamo troppo bene i problemi di un settore che (a cinque giorni dalla liberalizzazione del cabotaggio dell'autotrasporto) aspetta i soldi necessari per operare una presunta ristrutturazione che, se

tutto va bene (abbiamo molti dubbi al riguardo perché riteniamo incongruo e coerente il lavoro del ministero), potranno arrivare entro la fine dell'anno.

Abbiamo approvato una legge che doveva portare l'autotrasporto italiano in Europa grazie alla privatizzazione a partire dal 1° luglio e siamo ancora qui a dibatterci fra le carte per convincere la Commissione europea sull'applicabilità di questa legge; le imprese fra cinque giorni dovranno subire la concorrenza straniera che potrà operare liberamente sul territorio italiano con tutte le conseguenze che possiamo immaginare.

Da qui deriva l'urgenza di prevedere ulteriori risorse attraverso lo strumento del decreto-legge ma permangono dubbi (come è emerso anche nel corso della discussione in Commissione) circa l'applicabilità di una norma che stabilisce lo stanziamento di 114 miliardi per il comitato centrale per l'albo dell'autotrasporto, che è stato istituito dalla legge n. 298 e che da questa stessa legge trae le risorse necessarie per l'ordinaria amministrazione e per lo svolgimento delle funzioni istituzionali. A noi sembra che ancora una volta per andare da Milano a Roma si passa da Venezia, cioè si cerca, facendo riferimento agli impegni assunti dal Governo (quale la possibilità di dare accesso alle imprese a sconti sui pedaggi autostradali) di mascherare, con un fantomatico finanziamento agli autotrasportatori, la reale destinazione dei fondi. Siamo convinti che il tentativo di allungare la strada in modo non corretto non consentirà una rapida applicazione della norma e quindi una rapida distribuzione delle risorse alle imprese, che le stanno aspettando da tempo.

Questo è il motivo per cui abbiamo proposto di modificare l'articolo 2 del decreto. A tale proposito, come è stato già ricordato, molti emendamenti presentati in Commissione sono stati dichiarati inammissibili.

Penso che se si fossero conosciuti meglio il sistema e la finalità effettiva di queste norme, probabilmente la Presidenza della Camera avrebbe espresso una

valutazione diversa. Stante il titolo del decreto-legge, ad una prima analisi, credo che modificare un articolo nel quale viene individuata la finalità di una risorsa così ingente nel finanziamento di un albo — mentre la proposta emendativa era finalizzata al pagamento degli sconti sui pedaggi autostradali — potrebbe sembrare non attinente con la materia che stiamo trattando. Senza volere entrare nel merito della questione e dare una valutazione sulle decisioni assunte, vorrei rilevare comunque che oggi ci troviamo sostanzialmente nella situazione in cui ci apprestiamo a varare l'ennesima norma che danneggerà per l'ennesima volta gli autotrasportatori italiani; li danneggerà non perché non gli si diano risposte o le risorse necessarie, ma perché, alla luce delle perplessità che abbiamo espresso in questa sede e che prevediamo potranno essere espresse anche da altri organismi, l'effettiva applicazione di questo decreto-legge determinerà inevitabilmente una dilazione dei tempi di distribuzione delle risorse, tale da rappresentare la classica « bombola ad ossigeno » per il settore dell'autotrasporto quando il « malato » sarà già morto per asfissia!

Questa è la nostra preoccupazione e da ciò deriva il suggerimento al Governo di valutare la possibilità di emanare un nuovo provvedimento che, mantenendo le parti che hanno sicuramente profili di compatibilità anche con le direttive comunitarie, modifichi sostanzialmente e dia un'altra impostazione alla finalità del decreto-legge. Il Governo deve quindi presentare un nuovo provvedimento al Parlamento e ritirare contemporaneamente il decreto-legge al nostro esame che, a nostro modo di vedere, se convertito in legge, avrà dei tempi di attuazione tali che gli effetti dello stesso giungeranno probabilmente a tempo scaduto. Da questo punto di vista, il Governo non troverà sicuramente in sede parlamentare particolari forme di contrapposizione, perché anche le opposizioni sono convinte della necessità che il sistema dell'autotrasporto italiano, in prossimità o a liberalizzazione

avvenuta, possa godere di risorse per sopportare il livello di concorrenza che l'apertura dei mercati comporterà.

In questo senso, noi auspichiamo un intervento del Governo che potrà essere effettuato sicuramente anche attraverso la concertazione con tutte le associazioni di categoria, in maniera tale che il Parlamento si trovi nella situazione di poter valutare finalmente una norma compatibile con i dettati comunitari e che non trovi quindi alcun inciampo. In questo senso, invitiamo il Governo, prima ancora di presentare al Parlamento la norma, a verificare anche in sede comunitaria — come è previsto — la compatibilità della stessa e a trovare l'accordo con le associazioni dell'autotrasporto. Se questo sarà il percorso, il Parlamento italiano nella sua interezza, cioè nella sua maggioranza e nell'opposizione che fa il suo mestiere di critica nei confronti del Governo, potrà dare una risposta in tempi estremamente rapidi, e magari all'unanimità, su di un provvedimento di questo genere. In caso contrario, il Governo deve assumersi tutte le responsabilità che gli derivano per l'eventuale approvazione di una norma che, a nostro modo di vedere, anziché portare quella ventata d'ossigeno di cui tutte le imprese oggi hanno bisogno, potrebbe essere l'ultimo tubicino del gas che farà morire le imprese dell'autotrasporto italiano.

**PRESIDENTE.** Constato l'assenza dell'onorevole Savarese iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritta a parlare l'onorevole Ciapucci. Ne ha facoltà.

**ELENA CIAPUSCI.** Vorrei partire dall'insieme delle normative che nel nostro paese regolamentano l'autotrasporto o che non lo regolamentano. Dico che non lo regolamentano perché la risposta del Governo ad una mia interrogazione ci rende ancora più preoccupati di quanto già lo fossimo per il futuro di questa importante categoria nel nostro paese.

Da noi vi è una miriade di leggi e leggi che tutelano o che dovrebbero

tutelare l'autotrasporto. Nel 1974, d'accordo con le associazioni di categoria, credo, fu varata la legge n. 298, che regolamentava l'accesso alla professione e la professione stessa e che istituiva le tariffe. Questa legge era stata fatta per eliminare la concorrenza e, quindi, per mettere nelle condizioni di poter lavorare a regime di mercato: venivano tutelati non solo i trasportatori ma quasi l'intero mercato italiano, dal momento che in Italia quasi tutto ciò che viene commerciato viene trasportato su gomma. Si trattava, quindi, di una sorta di tutela anche per le infrazioni. Dal 1974 in poi sono state emanate parecchie leggi e leggine per regolamentare meglio ciò che era stato istituito con la legge n. 298. Nel 1990 si è arrivati ad integrare il trasporto su gomma con un trasporto combinato (la legge n. 240 sugli interporti, per esempio, avrebbe dovuto essere premonitrice dei disastri catastrofici che si registrano attualmente nel settore del trasporto). Nel 1992 è stata emanata la legge n. 68, che può considerarsi la madre — per così dire — della legge n. 454, varata lo scorso anno, in quanto sintetizzava meglio, a mio parere, gli aspetti richiesti dalle associazioni di categoria per far fronte alle concorrenze di mercato interne ed esterne.

Nel contempo va ricordato che la normativa europea aveva già istituito, a partire dal 1985, la legge-quadro — se così si può definire — per il settore dell'autotrasporto, ma mentre gli altri paesi provvedevano ad adeguarsi al futuro dettato della normativa europea, il nostro paese ha sempre latitato, tant'è che arriviamo adesso a correre ai ripari, con il rischio di fare in fretta e, quindi, di fare male. Da un paio di anni, quindi, soprattutto questo Governo sta dando risposte o, meglio, non risposte alle associazioni di categoria, dietro pressioni che sono positive per loro ma non sempre per il mercato. Le risposte del Governo sono infatti decreti-legge o proposte di legge che restano in Commissione, o che vengono cambiate e che, comunque, non danno le risposte che pretendono le associazioni di categoria e

soprattutto il mondo dell'autotrasporto per poter essere competitivi a livello internazionale.

Dal 1995 in poi sono state emanate tante piccole leggine che hanno distribuito finanziamenti a pioggia, come è stato detto in Commissione dal collega di maggioranza Galletti, che sono nel mirino dell'Unione europea, per quanto riguarda la resa dei *bonus* fiscali, perché non ritenuti idonei e perché si trattava di aiuti che non potevano essere concessi.

Tra l'altro, il Governo non ha ancora risposto ad un'interrogazione chiara in Commissione con la quale si chiede che cosa ne sarà di questi *bonus* fiscali, se saranno a carico del Governo stesso o se dovranno essere pagati dagli autotrasportatori. È una risposta che avevamo chiesto e che non ci è stata data; credo che la categoria pretenda questa risposta al più presto, in quanto ritengo che la certezza della norma che disciplina il lavoro sia il futuro del lavoro stesso.

Assieme a questi *bonus* fiscali, sempre nell'ottica dei finanziamenti dati all'ultimo momento, dei finanziamenti a pioggia, sono stati concessi le rateizzazioni dei premi INAIL, gli sconti autostradali, l'aumento della detraibilità delle imposte per le spese forfettarie sostenute solo dalle ditte che sono a contabilità forfettaria (perché quelle che sono a contabilità ordinaria non possono detrarre queste spese). Tutte queste piccole concessioni (piccole per le categorie, ma in realtà sono somme ingenti per lo Stato) venivano date annualmente a partire dal 1974. Oggi siamo nel 1998, fra quattro giorni si aprirà il mercato e le nostre imprese interne subiranno la concorrenza internazionale. A questo punto occorre aprire un inciso. Le nostre imprese non sono in grado di sostenere questa concorrenza perché hanno costi notevolmente più alti.

Le associazioni di categoria minacciano fermi, che non sono scioperi, perché si sta parlando di imprenditori autonomi: si tratta di fermi che bloccherebbero il paese, in quanto il 90 per cento delle merci purtroppo viaggia ancora su gomma. Il Governo, per ovviare a queste

pressioni da parte delle associazioni di categoria, anziché varare una legge come doveva essere la n. 454, una legge che va incontro alle esigenze della categoria diminuendo realmente i costi, pensa di emanare un decreto-legge ogni quindici giorni. Ricordo infatti che alla fine dello scorso anno, il 30 dicembre, il Governo ha emanato il decreto-legge n. 457, che all'articolo 12 stabiliva l'aumento della riduzione dell'aliquota IVA, disposizione che poi logicamente è stata bocciata; adesso ha emanato il decreto-legge n. 158 del 27 maggio, che prevede anch'esso condizioni di diminuzione dei costi da parte delle imprese di autotrasporto in conto terzi, ma che comunque non è risolutivo.

Questo Governo e questa maggioranza non sono stati in grado, nell'arco di due anni, di dare risposte concrete al mondo dell'autotrasporto. Si tratta di un settore del terziario molto importante, che ha una forza occupazionale molto ampia; non solo l'autotrasporto, ma anche tutto il collaterale è un comparto molto importante. Credo che il nostro paese non si possa permettere di dare questa forza occupazionale agli altri paesi, i quali, non solo perché si sono adeguati prima con le normative ma anche perché hanno saputo rispondere meglio negli ultimi due anni alle esigenze del mercato, sono in grado di farci concorrenza.

Le nostre aziende sono molto frastagliate. Ciò significa che le leggi approvate (anche la n. 68, che era una buona legge perché permetteva la fusione tra le società, l'accorpamento in consorzi) non sono state comunque applicate. Abbiamo continuamente rimpinguato i palliativi — perché non si possono definire leggi —, abbiamo continuamente finanziato il settore senza comunque raggiungere alcuno scopo. La categoria è per il 95 per cento frastagliata in aziende monoveicolari o poco più, comunque aziende artigiane. A livello di mercato non abbiamo ottenuto assolutamente niente.

Tutti i finanziamenti elargiti sono ricaduti sulle imprese, ma non sono stati assolutamente valutati quali diminuzioni

di costi. Tra l'altro, come ripeto, non sappiamo che fine farà il *bonus* fiscale, perché il Governo non ha ancora risposto alle nostre interrogazioni in cui si chiede se questo *bonus* dovrà essere restituito dalle imprese di autotrasporto, come vuole l'Unione europea. In tal caso, si comincerà con il primo anno, che è quello su cui la Commissione dell'Unione europea ha definito il contenzioso — si tratta di 270 miliardi —, poi si interverrà sugli altri.

Vorrei tornare un momento sull'interrogazione che ho rivolto al Governo nel 1996, la quale toccava marginalmente le leggi sull'antitrust a livello internazionale, un ulteriore problema nel problema dell'autotrasporto italiano. A questa mia interrogazione il Governo ha fornito una risposta molto particolare e preoccupante, come dicevo prima, in quanto ha ribadito che ci sono delle leggi che tutelano il trasporto, ma anche che queste sono difficili da attuare e da controllare: si ritiene, a quanto pare, che vi siano leggi di tutela dell'autotrasporto, ma che, essendo difficile controllarne l'attuazione, in pratica è come se non esistessero. Si tratta, in sostanza, di una sorta di invito del Governo a non applicare le leggi. Ciò è molto preoccupante, perché la legge n. 298 è quella che ha portato avanti il settore dal 1974 fino al 1998: ricordo che, soprattutto in termini di tariffe obbligatorie, era affidata a tale legge una certa tutela degli utenti, da una parte, e degli operatori del settore e dei committenti dall'altra. Con la risposta del Governo si mettono in forse l'applicabilità della legge n. 298, le tariffe che nessuno ha mai applicato sul territorio ed i controlli che, pur essendo in mano alla motorizzazione, tramite l'albo, non sono mai stati effettuati. Oggi, dopo ventiquattro anni, la n. 298 è certamente una legge obsoleta e che va cambiata, però nel nostro paese sono in piedi parecchi contenziosi, perché le tariffe obbligatorie non sono state pagate dai committenti: tali contenziosi potrebbero essere inficiati dalla risposta del Governo, che, se viene presa in considerazione dagli organi competenti e,

soprattutto, in sede giudiziaria, rende in sostanza impercorribili i contenziosi stessi da parte delle aziende di autotrasporto. Questa è, quindi, un'altra preoccupazione, tra le tante.

Credo che non si possa legiferare concedendo alle associazioni di categoria quel poco necessario per zittirle, o per far sì che esse zittiscano i loro associati, continuando nel contempo a fare ognuno ciò che vuole. Il decreto-legge di cui si propone la conversione non dà le risposte che la categoria si aspetta e questo avviene in un momento molto tragico, nel momento dell'apertura del mercato: tra quattro giorni, infatti, avremo la concorrenza internazionale nel nostro paese. Tale concorrenza, ripeto, avrà vita facile, perché il nostro paese ha costi notevolmente superiori, da quello per la manodopera fino a quello del gasolio.

Al decreto in questione il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania ha presentato alcune proposte emendative. I nostri emendamenti tendevano a far sì che questo decreto, da provvedimento tampone (quale in effetti è e vuole essere) assumesse un contenuto effettivo, che servisse alle aziende di autotrasporto per affrontare, se non alla pari comunque con costi minori e a testa leggermente più alta, la concorrenza delle imprese straniere. Avevamo proposto, per esempio, la riduzione del costo del lavoro attraverso una modifica delle tariffe INAIL, inserendo il premio in una diversa categoria e la diminuzione delle accise sul gasolio, che avrebbe prodotto una riduzione del suo prezzo di 200 lire al litro, portandolo a livello della media europea (non è che volessimo regalare niente).

Sottosegretario Soriero, mi permetta di richiamare la sua attenzione sui motivi per i quali non posso dichiararmi favorevole alla conversione di questo decreto-legge: i nostri emendamenti facevano riferimento al reale posizionamento dei costi delle nostre aziende rispetto al mercato internazionale e tendevano quindi a porre le stesse, se non sullo stesso piano della concorrenza, almeno su un piano accettabile, in modo che potessero stare

sul mercato. Le nostre proposte emendative, però, sono state ritenute inammissibili dal Presidente della Camera.

In Commissione trasporti, noi (ma credo anche il resto delle opposizioni) abbiamo avuto l'impressione che questo decreto dovesse essere definito dal Governo e ratificato così com'era dal Parlamento: credo però che il diritto di legiferare spetti ancora al Parlamento. È vero che il Governo, per poter legiferare il più in fretta possibile, ha ricevuto una serie di deleghe, anche in base alla legge n. 454, quindi pure per il settore del trasporto; tuttavia credo che un certo controllo sia giusto e doveroso, altrimenti il Parlamento può andarsene a casa, visto che le leggi le fa il Governo!

A parte questa considerazione, comunque, non riteniamo che questo decreto-legge sia in grado di porre le aziende italiane sullo stesso piano della concorrenza internazionale. Esprimo quindi la mia preoccupazione, anche rispetto alla prossima settimana: il settore non ha, infatti, la giusta attenzione e, anche se abbiamo appena appreso che forse alcuni aspetti della legge n. 454 vengono accettati in sede di Unione europea, la legge stessa ha però tempi di applicazione lunghissimi e comunque le sue previsioni normative avranno effetto fra qualche anno. Nel contempo, ritengo che purtroppo il mercato italiano dell'autotrasporto per conto terzi non sia all'altezza della concorrenza: è un settore nel quale i costi vengono anticipati dalle imprese, secondo il sistema di mercato che si è creato negli ultimi anni in Italia, per cui, a mio avviso, prima che le nostre imprese possano essere competitive, dovranno chiudere i battenti e buttare le chiavi dei camion nei fossi. Gli autotreni che gireranno in Italia saranno così solo quelli degli operatori stranieri, magari anche con un po' dei nostri soldi, visto che, per non incorrere nelle sanzioni dell'Unione europea, dobbiamo dare i finanziamenti pariteticamente anche a loro.

Il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania chiede quindi al Governo di tornare a valutare la posizione

che ha tenuto in Commissione, soprattutto rispetto alle proposte emendative presentate sia da noi sia dagli altri gruppi di opposizione, nonché di riflettere meglio sul decreto poiché, così com'è, non è assolutamente risolutivo né per il settore dell'autotrasporto, né per l'economia del paese.

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

**(Repliche del relatore e del Governo  
— A.C. 4922)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole De Piccoli.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, i colleghi nei loro interventi hanno spaziato con una serie di considerazioni su tutte le problematiche del settore dell'autotrasporto, sui provvedimenti già approvati e su quelli *in itinere*, cosa che invece al relatore non è probabilmente concessa, perché deve stare al merito dei contenuti del provvedimento. Quindi, mi sia consentita solo una battuta su alcune considerazioni svolte dai colleghi, per quanto riguarda alcune perplessità sulla possibilità pratica che i finanziamenti previsti per l'albo dell'autotrasporto abbiano poi una loro operatività rispetto alle imprese di autotrasporto.

Questa è una preoccupazione fondata. Ritengo però che con la modifica introdotta dalla Commissione — che, come dicevo nella relazione, finalizza queste risorse soprattutto per la sicurezza della circolazione dei mezzi e dà all'albo dell'autotrasporto la possibilità di intrattenere rapporti di convenzione con le società che gestiscono questi servizi — venga data in qualche modo una risposta positiva a questa preoccupazione di rendere efficaci i finanziamenti. Ciò sarà ancora più vero se — su questo sono particolarmente interessato a conoscere le opinioni del Governo — quella norma contenuta nella legge n. 454, che in questo momento

è oggetto di negoziato con Bruxelles, che prevede l'ampliamento di alcuni compiti dell'albo degli autotrasportatori, sarà attuata tempestivamente. Quindi, l'ampliamento dei compiti dell'albo, insieme con quella precisazione che abbiamo introdotto con una modifica del provvedimento in Commissione, dovrebbero consentirci, se non di risolvere adeguatamente i problemi, perché alcuni emendamenti migliorativi non sono stati giudicati ammissibili, quanto meno comunque di dare una risposta alle preoccupazioni manifestate dai colleghi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Poco fa l'onorevole Ciapusci ha reagito a una mia sollecitazione evidentemente equivocando: io non volevo assolutamente riferirmi ad altri impegni, perché è prioritario questo della presenza del Governo in Parlamento. Piuttosto, mi riferivo all'esigenza, se possiamo condividerla assieme, che si valuti questo decreto per ciò che esso effettivamente rappresenta, senza che questa diventi un'occasione per riprendere un confronto generale che più volte abbiamo avuto, in aula e in Commissione, sulle misure relative all'autotrasporto e che ha portato all'approvazione della legge n. 454 per la riforma del settore, che ha fornito un importante impulso. Quindi, l'invito è a non ricadere nelle discussioni che avvenivano negli anni or sono, quando si procedeva di decreto in decreto, di provvedimento urgente in provvedimento urgente, in assenza di una legge di riforma, ma invece ad utilizzare questo specifico decreto per discutere di aspetti molto precisi. Si tratta soltanto di quattro articoli, relativi a misure in merito all'incidenza dei premi dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, alle spese forfettarie per i dipendenti delle imprese di autotrasporto, nonché all'assegnazione di risorse al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori per lo svolgimento delle

proprie finalità istituzionali e in particolare per la riforma organica del settore (quindi, in coerenza con quella riforma organica del settore che abbiamo approvato con la legge n. 454).

Ci stiamo quindi avventurando, come teme l'onorevole Mammola, in una via senza sbocchi per la categoria? Capisco che possano essere legittime preoccupazioni, data la situazione difficile nella quale questa categoria ha operato per tanti anni. Per anni la categoria non è stata incentivata a migliorare le proprie condizioni, ad innovare, ad affrontare coraggiosamente la via della competizione ed è stata trascinata — dall'una all'altra misura tampone — a sopravvivere nella precarietà.

Oggi, con il contributo del Parlamento — che ha anche modificato sostanzialmente l'originaria proposta del Governo — abbiamo imboccato un'altra strada. Quindi la mia è una dichiarazione politica che penso debba essere assunta dalla maggioranza e dall'opposizione come un fatto acquisito una volta per tutte.

È giusto chiedere a che punto si sia in sede comunitaria. Capisco il dubbio: il provvedimento oggi in esame può essere nuovamente inficiato dalla resistenza della Commissione europea a prendere atto di una vera volontà di riforma da parte del Governo e del Parlamento italiano. Ci sono stati problemi: quando sono intervenute difficoltà nella fase di attuazione della riforma dell'autotrasporto, abbiamo doverosamente informato il Parlamento sia in aula sia in Commissione. Proprio ieri in sede comunitaria, dopo precedenti riunioni a Bruxelles di cui gli onorevoli colleghi sono stati già informati, è stato compiuto un ulteriore passo avanti. Utilizzo con cautela le parole, ma sto dicendo che ancora ieri c'è stato un ulteriore passo avanti che ha sbloccato sostanzialmente l'intera attuazione della legge. Rimane aperta la verifica per quanto riguarda la riduzione della capacità di trasporto, perché gli uffici dell'Unione hanno l'esigenza di capire meglio l'intensità dell'aiuto

che si prefigura per le imprese; è un problema che affronteremo ancora nei prossimi giorni.

Sono stati invece sbloccati quattro provvedimenti, relativamente all'esodo (provvedimento già pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, il 10 giugno), al trasporto combinato (provvedimento già trasmesso al Consiglio di Stato), all'aggregazione di imprese, all'innovazione tecnologica. Quindi rispondo positivamente alla domanda posta da più colleghi circa la possibilità di avere finalmente un via libera dalla Commissione europea per l'attuazione della legge. Lavoreremo nei prossimi giorni perché l'attuazione della riforma vada avanti rapidamente, si recuperino i ritardi intervenuti nei mesi scorsi e si cominci a dare un segnale concreto che essa aiuti le imprese operanti nel settore ad effettuare il salto di qualità delineato dalla legge n. 454. Partiamo dalla risposta alle domande sull'esodo che stanno già pervenendo: quindi sull'attuazione della legge di riforma cominciano ad esservi i primi segnali concreti.

Come procedere nella valutazione del provvedimento in esame? Permangono problemi ancora irrisolti, pure individuati nel dibattito in Commissione, che la Presidenza della Camera non ha ritenuto di ammettere in forma di emendamento. Va sottolineata però una prima modifica apportata dalla stessa Commissione e già richiamata dal relatore: all'articolo 2, al comma 1, si specifica che i finanziamenti assegnati all'albo possono essere utilizzati per interventi per la sicurezza della circolazione « anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, da realizzare mediante apposite convenzioni con gli enti gestori delle stesse ». Si profila quindi un percorso che può consentire un'utilizzazione di queste somme secondo criteri che ci potrebbero garantire da eventuali osservazioni della Commissione europea.

Rispondendo alle sollecitazioni espresse dall'onorevole Mammola e dall'onorevole Ciapucci, vorrei però avanzare una proposta positiva per andare ancora oltre.

Nel rapporto istituzionale con il Comitato ristretto, che sovrintende all'approvazione di questo provvedimento, da qui a martedì si potrà lavorare per individuare alcuni limitati, ulteriori miglioramenti da sottoporre alla Presidenza della Camera per verificare se vi siano le condizioni perché qualche emendamento possa essere approvato in aula con un largo consenso e perché finalmente si possa dare, anche attraverso questo decreto-legge, una risposta positiva alla categoria, che già sta cominciando a misurarsi concretamente sull'attuazione della riforma.

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

#### **Modifica della convocazione del Parlamento in seduta comune.**

PRESIDENTE. Comunico che la riunione del Parlamento in seduta comune, già prevista per mercoledì 1° luglio alle ore 9, per l'elezione di dieci componenti il Consiglio superiore della magistratura, avrà luogo, d'intesa con il Senato della

Repubblica, alle ore 16,30 della stessa giornata con lo stesso ordine del giorno.

#### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 29 giugno 1998, alle 16:

Discussione del disegno di legge:

Disposizioni in materia finanziaria e contabile. (4354-*quinquies*).

— *Relatore*: Marzano.

**La seduta termina alle 11,35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

---

*Licenziato per la stampa alle 13,25.*