

contrattato — e quindi indursi a sottoscrivere quel particolare tipo di contratto — può essere stato allettato ad esempio dall'ICI all'1 per mille; un'ICI all'1 per mille nel 1998, destinata a salire al 6 per mille nel 1999 e magari al 7 per mille nell'anno 2000: un'eventualità, certo, ma possibile e legittima! Si tratta però di una beffa per il locatore, il quale resterà completamente indifeso.

D'altra parte, sotto questo profilo abbiamo sentito prima l'intervento del sottosegretario che, pur cercando di magnificare la legge, ad un certo punto ha indicato chiaramente i limiti di finanziamento come « grossissimi ». Non solo, ma egli ha concluso il suo intervento con la seguente battuta (chiaramente comprensibile per il suo spirito e per il modo in cui ragiona): se magari il Governo, invece di cercare soldi per il ponte di Messina, li cercasse per la casa, forse sarebbe meglio! Qui però sta il limite di questo Governo e la preoccupazione che noi abbiamo sul modo in cui gli aspetti fiscali di questa legge siano stati esaminati: sono stati esaminati in maniera superficiale e facilona, che rischierà di creare nel prossimo futuro dei grossissimi problemi.

Esaminiamo ora un altro aspetto...

PRESIDENTE. Onorevole Radice, dovrebbe concludere perché il tempo a sua disposizione è esaurito.

ROBERTO MARIA RADICE. La ringrazio, signor Presidente, mi consenta soltanto di dire in maniera sintetica quale era l'aspetto che volevo sottolineare: quello dei tempi diversi di contratto. Noi avevamo chiesto che si potesse instaurare anche questo tipo di categoria; tuttavia, anche a questa richiesta non si è voluto addvenire.

Un ultimo aspetto che vorrei mettere in evidenza è quello per cui — per certi aspetti, con grande soddisfazione, sappiamo di avere in parte aperto e vinto una battaglia — chi ha un inquilino moroso e non recepisce un canone non debba pagare le tasse su questo. Era il minimo che si poteva ottenere, ma stranamente la cosa

è stata limitata esclusivamente al settore residenziale e non è stata invece allargata al commerciale e agli uffici. Anche questa ci è parsa una grossa lacuna ed una grossa ingiustizia: ecco perché affermo che quella odierna rappresenta un'occasione persa.

I motivi della nostra contrarietà alla legge in esame sarebbero ancora tanti, tuttavia, avendo esaurito il tempo a mia disposizione, ribadisco la dichiarazione di voto contrario del gruppo di forza Italia sul provvedimento.

PRESIDENTE. Onorevole Radice, la ringrazio anche per la sua pazienza.

MARIA RITA LORENZETTI, Presidente della VIII Commissione. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIA RITA LORENZETTI, Presidente della VIII Commissione. Presidente, pur non amando le frasi rituali, credo che in questo caso debbo rivolgere alcuni ringraziamenti sinceri.

Presidente, colleghi, vorrei ringraziare tutti per il lavoro che abbiamo svolto e che oggi terminiamo. Come hanno fatto tutti i colleghi intervenuti nel dibattito, vorrei rivolgere un ringraziamento sincero al relatore, onorevole Zagatti, per il prezioso, tenace e competente impegno che egli ha profuso per questo provvedimento, costruendo via via mediazioni sapienti e non facili da costruire.

Ringrazio inoltre tutti i colleghi della maggioranza e delle opposizioni che, anche nei momenti più difficili, non hanno mai voluto interrompere il confronto parlamentare.

Ringrazio altresì i due sottosegretari che hanno seguito per il Governo il provvedimento.

Tutti i colleghi intervenuti nel dibattito hanno affermato che questo provvedimento supera l'equo canone e i patti in deroga, cioè degli strumenti che sono ormai diventati inefficaci; che rappresenta un giusto equilibrio fra le esigenze dei proprietari e quelle degli inquilini; che dà

certezza ad ambedue le parti in causa; che tutela le fasce più deboli. Tutto ciò usando sapientemente la leva fiscale.

Si sarebbe potuto fare di più, forse, ma si tratta comunque di un grossissimo passo in avanti!

Si tratta inoltre di un provvedimento di grande significato riformatore ed è — vorrei ricordarlo — il primo importante provvedimento di iniziativa parlamentare. E questo credo che sia un ulteriore motivo di soddisfazione per noi (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

**(Votazione finale e approvazione
— A.C. 790)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul testo unificato delle proposte di legge nn. 790-806-825-1222/*bis*-1718-2382-4146-4161 e 4476, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione

Comunico il risultato della votazione:

Storace; Zagatti ed altri; De Cesaris e Pistone; d'iniziativa popolare; Testa; Pezzoli; Delmastro delle Vedove; Riccio e Foti; Pezzoli ed altri: «Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo» (790-806-825-1222/*bis*-1718-2382-4146-4161 e 4476):

Presenti e votanti	430
Maggioranza	216
Hanno votato sì	238
Hanno votato no ...	192

(La Camera approva — Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo e di rifondazione comunista-progressisti — Vedi votazioni).

**Per un'inversione dell'ordine del giorno
(ore 12,30).**

ANTONIO LEONE. Chiedo di parlare per proporre un'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Presidente, il punto 7 dell'ordine del giorno reca il seguito della discussione del provvedimento recante disposizioni per la commercializzazione dell'olio extravergine di oliva. Si tratta di un testo già approvato dal Senato e che vede alla nostra attenzione soltanto quattro emendamenti. Propongo pertanto l'inversione dell'ordine del giorno nel senso di passare prima all'esame del punto 7.

PRESIDENTE. Sulla proposta di inversione dell'ordine del giorno, ai sensi dell'articolo 41, comma 1, del regolamento, darò la parola, ove ne facciano richiesta, ad un oratore contro e ad uno a favore.

VASSILI CAMPATELLI. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VASSILI CAMPATELLI. Presidente, se non vado errato è stata addirittura presentata una pregiudiziale da parte di un gruppo parlamentare — la lega nord per l'indipendenza della Padania — sul provvedimento recante disposizioni per la commercializzazione dell'olio d'oliva. Credo pertanto convenga affrontare il seguito dell'esame di quel provvedimento dopo l'approvazione del disegno di legge di conversione n. 4922, di cui al punto 4. Ritengo ci sia un ordine di priorità da questo punto di vista.

MASSIMO OSTILLIO. Chiedo di parlare a favore.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMO OSTILLIO. Signor Presidente, pur comprendendo l'importanza e l'urgenza dell'approvazione del decreto-legge n. 158, recante misure urgenti per

l'autotrasporto, riteniamo — tenendo conto, peraltro, che il decreto-legge scade a luglio — che il provvedimento che affronta le tematiche collegate al problema dell'olio d'oliva sia di importanza capitale, soprattutto per le popolazioni dell'Italia meridionale e per le zone dove la produzione dell'olio d'oliva è più intensa.

Per questo motivo ritengo che, stante l'importanza del decreto-legge richiamato, dovremmo approvare la proposta avanzata dall'onorevole Leone.

PRESIDENTE. Per agevolare il computo dei voti, dispongo che la votazione avvenga mediante procedimento elettronico, senza registrazione di nomi.

Pongo in votazione, mediante procedimento elettronico, senza registrazione di nomi, la proposta di inversione dell'ordine del giorno avanzata dall'onorevole Leone.

(È respinta).

Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158, recante misure urgenti per l'autotrasporto (4922) (ore 12,34).

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

Ricordo che nella seduta del 26 giugno scorso si sono svolte la discussione sulle linee generali e le repliche.

(Esame degli articoli — A.C. 4922)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158 *(vedi l'allegato A — A.C. 4922 sezione 1)* nel testo della Commissione *(vedi l'allegato A — A.C. 4922 sezione 2)*.

Avverto che gli emendamenti e l'articolo aggiuntivo presentati sono riferiti agli

articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione *(vedi l'allegato A — A.C. 4922 sezione 3)*.

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

Do lettura del parere espresso dalla V Commissione (Bilancio):

PARERE CONTRARIO

sull'emendamento Ciapusci 1.2, in quanto suscettibile di recare nuovi oneri non quantificati né coperti e formulato in maniera non rispondente ai requisiti stabiliti dalla vigente normativa in materia di bilancio e contabilità di Stato;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibile, ai sensi dell'articolo 96-*bis* del regolamento, l'articolo aggiuntivo del Governo 2.01 che reca agevolazioni in materia di fatturazione ai fini IVA per i servizi di autotrasporto, in quanto recante materia non strettamente connessa con il contenuto del decreto-legge in esame, che reca norme in materia e oneri indiretti INAIL, di deduzioni forfettarie per spese non documentate per l'imposta sui redditi, nonché norme per la contribuzione al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, ho già ampiamente illustrato durante la discussione sulle linee generali, svoltasi venerdì scorso, le motivazioni che ci hanno portato ad avere un atteggiamento piuttosto critico nei confronti del provvedimento, sottoposto dal Governo all'attenzione della Camera dei deputati.

Presidente, mi scusi...

PRESIDENTE. Colleghi, chi non è interessato può uscire dall'aula, ma chi rimane ci permetta di seguire i lavori con la dovuta attenzione.

PAOLO MAMMOLA. Come dicevo, ho già avuto modo di esprimere delle perplessità ed a questo punto vorrei rimarcare degli aspetti non chiari, relativi agli emendamenti che saremo chiamati a votare in questa sede per apportare eventuali modifiche al disegno di legge.

Un primo problema riguarda la valutazione di inammissibilità in ordine ad alcune proposte emendative che io stesso, a nome del gruppo che rappresento, avevo già presentato in Commissione, espressa prima in Commissione e successivamente dalla Presidenza della Camera. Penso, ad esempio, all'emendamento da me presentato (mi riferisco all'emendamento 2.6 del fascicolo predisposto dalla nostra Commissione), con il quale si chiedeva la soppressione dell'articolo 5 della legge 8 maggio 1998, n. 146. Non voglio sindacare la giustezza e la fondatezza delle motivazioni che hanno indotto a decretare l'inammissibilità di quell'emendamento nel contesto di un provvedimento sull'autotrasporto, materia che viene interessata per quanto concerne la fatturazione dei compensi degli autotrasportatori. Mi sorge però un dubbio, perché questa mattina, nel Comitato ristretto, il Governo ha presentato un emendamento che recita: «Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente: L'articolo 5, comma 1, lettera b) della legge 8 maggio 1998, n. 146, è sostituito, con effetto dal 15 maggio 1998, dal seguente...

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, se non erro lei sta parlando di quell'articolo aggiuntivo 2.01 del Governo che la Presidenza ha dichiarato inammissibile.

PAOLO MAMMOLA. È stato dichiarato inammissibile?

PRESIDENTE. Esatto. Quindi, è inutile discutere di ciò che è inammissibile.

PAOLO MAMMOLA. Non conosco la dichiarazione di inammissibilità della Presidenza; la apprendo adesso...

PRESIDENTE. Ne avevo dato lettura appena prima di darle la parola. La sua disattenzione, comunque, è giustificabile.

PAOLO MAMMOLA. Mi scusi. Come dicevo, mi ponevo innanzitutto il problema che una proposta emendativa di iniziativa parlamentare ed una analoga del Governo avessero due valutazioni differenti.

Per quanto riguarda gli altri emendamenti presentati, non mi pare vi siano elementi di grande novità. Peraltro, prima di svolgere ulteriori considerazioni, mi permetto di chiederle se l'emendamento 2.6 della Commissione sia stato dichiarato a sua volta inammissibile.

PRESIDENTE. No, onorevole Mammola.

PAOLO MAMMOLA. Questo, dunque, è ammissibile.

Come ho già accennato in sede di discussione sulle linee generali, il nostro gruppo non si è orientato negativamente rispetto all'iniziativa del Governo che tendeva a dare seguito ad un accordo che le associazioni di categoria degli autotrasportatori avevano stipulato nel mese di novembre con il Governo stesso, ma ci è sembrato assolutamente doveroso far rilevare, sia in Commissione sia nella discussione generale che si è svolta qui in Assemblea, come a nostro modo di vedere non sia assolutamente condivisibile il metodo seguito dal Governo nel destinare i fondi alle associazioni di categoria dell'autotrasporto, pur condividendone appieno le finalità. Concordiamo infatti sull'opportunità di destinare risorse finanziarie ad una categoria che sta vivendo un momento estremamente travagliato, ma vi è un problema fondamentale — lo ricordo ancora una volta ai colleghi —, rappresentato dall'articolo 2. Questo destina la somma di 114 miliardi all'albo degli autotrasportatori, finalizzandoli al miglioramento della circolazione stradale. Con tale sistema — lo abbiamo già detto — si è cercato in un certo senso di evitare una formulazione molto più chiara, che a nostro modo di vedere sarebbe stata più opportuna, volta a favorire le categorie dell'autotrasporto tramite il finanziamento del pagamento dei pedaggi autostradali

per le imprese che svolgono questo tipo di attività. Come abbiamo fatto già rilevare al Governo, non comprendiamo come si possa presumere di mascherare in quel modo quello che è una sorta di finanziamento delle imprese di autotrasporto. Ricordo qui le vicende legate alla condanna da parte dell'Unione europea ed alla restituzione dei *bonus* fiscali da parte delle imprese di autotrasporto che ne hanno goduto, per gli anni 1992 e 1993, e probabilmente per i successivi. Ci troviamo in pendenza di un giudizio che coinvolge la recente legge di ristrutturazione, la n. 454, che abbiamo votato a dicembre dello scorso anno, con la quale venivano destinate ingenti risorse, 1.800 miliardi. Anche tale provvedimento non ha trovato fino ad oggi attuazione, ad un giorno dalla scadenza: domani, infatti, avrà fine il sistema protetto, perché con il 1° luglio si aprirà il mercato alla libera concorrenza, per cui vi sarà una liberalizzazione totale, con la possibilità per gli operatori stranieri di esercitare la loro attività anche in Italia. In pendenza, insomma, di un giudizio da parte della Commissione europea, non comprendiamo, ripeto, come si possa pretendere di mascherare un provvedimento che destina altri 114 miliardi alla categoria attraverso una sorta di finanziamento dell'albo degli autotrasportatori.

L'emendamento presentato questa mattina dalla Commissione, poi, a mio modo di vedere rappresenta la « ciliegina » su questa torta che nasce già male fin dalla cucina. Con tale proposta di modifica si pretenderebbe, in pratica, che il ministro dei trasporti, entro 60 giorni dalla data di conversione di questo decreto-legge, emani ulteriori direttive per fare in modo che almeno il 90 per cento delle risorse assegnate dal provvedimento sia destinato agli interventi per la sicurezza della circolazione, tenendo conto dei criteri definiti con precedenti interventi legislativi in materia. Ora, io credo che il Parlamento debba cominciare ad approvare leggi chiare, che non siano soggette a dubbi interpretativi e tanto meno contengano giri di parole dietro i quali si vogliono

nascondere provvedimenti che non si ha il coraggio di mettere chiaramente per iscritto.

Abbiamo infatti sostenuto che sarebbe stato molto meglio prendere il modello di riferimento di un altro paese europeo (era questa una delle nostre proposte emendative), per il quale le imprese interessate hanno la possibilità di portare in detrazione, o di vedersi scontare i pedaggi autostradali. Riteniamo comunque che sarebbe stato molto più utile definire un testo di legge chiaro e concordato con le associazioni di categoria: abbiamo peraltro convocato le stesse, seppure per un'audizione informale in sede di Comitato ristretto, ed abbiamo registrato il loro consenso rispetto a proposte di questo genere. Sarebbe stato quindi molto più utile arrivare ad un testo con finalità chiare, che non ponesse alcun problema rispetto alle direttive comunitarie, per evitare quanto è già successo e sta ancora accadendo; ricordo infatti che, ad un giorno dall'entrata in vigore della liberalizzazione del mercato, una legge che avevamo cercato di scrivere con estrema fatica per destinare 1.800 miliardi alla categoria è stata in qualche modo vanificata, tanto che ancora oggi, ad oltre sei mesi dalla sua promulgazione, essa non ha sortito alcun effetto.

Chiediamo quindi al Governo che il Parlamento possa svolgere un'attività legislativa per la quale, se vi sono risorse e si arriva alla determinazione di assegnarle, vi sia la possibilità per gli autotrasportatori di accedere ai fondi. Quegli effetti negativi si sono già determinati per la legge n. 454 del 1997 e temiamo che si verifichino di nuovo per questo decreto che ci apprestiamo a convertire in legge: per tali motivi, siamo contrari agli emendamenti presentati. Auspichiamo però che il Governo possa avere un ulteriore momento di riflessione e ricordo che abbiamo già invitato il Governo a ritirare il decreto per predisporre un nuovo testo sostitutivo (che consentisse comunque contemporaneità di azione, per non perdere gli effetti derivanti dal decreto).

Speriamo che, se ci sarà data un'ulteriore occasione per svolgere una riflessione in materia, il Governo possa accedere a questa nostra proposta di concerto con le associazioni di categoria, visto che fra l'altro nel settore vige una sorta di consuetudine in questo senso: in tal modo si potrà arrivare ad una positiva soluzione, che consenta finalmente agli autotrasportatori di non aspettare per mesi i soldi loro destinati e di usufruire davvero delle risorse messe a disposizione dallo Stato, affinché l'autotrasporto italiano possa confrontarsi con aziende che in Europa operano con livelli di efficienza e di costi che sicuramente sono differenti. In tal senso, dichiariamo un orientamento negativo sugli emendamenti presentati al decreto-legge.

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

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, anche noi, come il collega Mammola che è intervenuto a nome del gruppo di forza Italia, esprimiamo perplessità in merito al provvedimento in esame. È peraltro una perplessità generica sul rapporto tra il settore dell'autotrasporto e l'intervento legislativo, il quale deriva quasi interamente da iniziative del Governo (disegni di legge e decreti-legge). Questi ultimi anni ci hanno visto intervenire in maniera schizofrenica sui problemi di un settore che si appresta ad operare in un mercato più competitivo, il quale pertanto chiede giustamente di poter essere nelle condizioni migliori per fare in modo che gli autotrasportatori italiani siano realmente competitivi.

Siamo intervenuti più volte, come Parlamento, in sede di conversione di decreti-legge del Governo. Decreti-legge che noi abbiamo contestato — in maniera *soft* all'inizio, addirittura favorendone l'approvazione, e in maniera più determinata successivamente — proprio perché abbiamo sempre ritenuto gli interventi del Governo in materia di autotrasporto — parlo di quelli degli anni 1996-1997 —

come interventi che si andavano a classificare tra i classici provvedimenti che prevedevano finanziamenti a pioggia e che non recavano una riforma reale, strutturale, complessiva del settore dell'autotrasporto.

Successivamente, il Governo, con uno strumento diverso, migliore, più rispettoso del Parlamento, cioè quello del disegno di legge, ha proposto, sbandierandola ai quattro venti, la riforma strutturale dell'autotrasporto. Ci fu spiegato che finalmente si interveniva non con finanziamenti a pioggia, ma riformando interamente l'autotrasporto italiano, favorendo l'esodo, le fusioni, la riduzione di carico, così come ci era stato chiesto in sede comunitaria. Anche in quel caso, ci siamo trovati invece di fronte ad una situazione diversa, che non ci ha visto allineati con le direttive comunitarie; una situazione che non ha soddisfatto le organizzazioni di categoria, tant'è che c'è stata una conflittualità, che tutti conosciamo, tra Governo ed autotrasportatori. Ci sono problemi che tengono gli autotrasportatori lontani dai nostri interventi legislativi.

Questa schizofrenia da parte del Governo in materia di autotrasporto emerge in modo evidente oggi, nel momento in cui il Governo presenta un emendamento che viene ritenuto addirittura inammissibile. Il fatto che il Governo non abbia gli strumenti di consulenza giuridico-legislativa tali da poter presentare un emendamento che riesca quanto meno a passare il vaglio di ammissibilità della Camera dei deputati ci appare assai strano. Questo dimostra che non c'è un disegno strategico complessivo nel momento in cui si interviene con un decreto-legge o con un disegno di legge. Si interviene per *spot*, si va a tamponare un problema, poi si interviene successivamente, cercando di tamponarne un altro, con un emendamento, che viene addirittura dichiarato inammissibile.

Tutto questo ci ha portato alle conseguenze che conosciamo in sede di Unione europea, laddove i nostri interventi nel settore dell'autotrasporto sono sempre

stati ritenuti ai limiti della filosofia che dovrebbe guidare la legislazione dei paesi comunitari.

Quindi, non si è riusciti a soddisfare l'Europa, non si è riusciti a soddisfare le organizzazioni di categoria e neanche il Parlamento, perché non si sono formate larghe maggioranze; anzi, tutti i provvedimenti sull'autotrasporto hanno visto una forte conflittualità all'interno della nostra Assemblea (ricordiamo che l'anno scorso ci fu addirittura un momento di ostruzionismo duro da parte delle opposizioni). Quando poi, se realmente il Governo decidesse di sostenere, di aiutare gli autotrasportatori, potrebbe intervenire con una riforma organica che non richieda dopo pochissimo tempo un nuovo intervento, rispondendo ad alcune loro esigenze, tra cui quella primaria e sempre richiesta della riduzione del prezzo del gasolio, che sarebbe il modo migliore — visto che noi abbiamo un prezzo altissimo rispetto ad altri paesi europei — per allinearci agli standard comunitari dell'Unione europea e per favorire realmente il settore, garantendo dei risparmi nei costi di esercizio che le aziende di autotrasporto devono affrontare.

In particolare, con riferimento al decreto-legge in esame, consideriamo generico e non condivisibile l'articolo 2, con il quale vengono destinati 114 miliardi al comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori, senza che all'interno della norma siano esplicitati i veri obiettivi del finanziamento. Probabilmente il vero obiettivo è garantire un recupero di ciò che era stato promesso agli autotrasportatori, cioè lo sconto dei pedaggi autostradali: si è trovato così un sistema per aggirare il problema e per garantire un finanziamento che in realtà appare anomalo e generico nella formulazione.

Lo stesso emendamento 2.6 della Commissione appare generico, anche se va considerato un passo in avanti. Questa mattina in Comitato ristretto abbiamo chiesto ed ottenuto la convergenza di tutti i gruppi affinché si stabilisse all'interno della normativa che quanto meno una quota considerevole dei fondi previsti dal-

l'articolo 2 sia destinata agli interventi per la sicurezza della circolazione. Abbiamo voluto evitare che si procedesse in tal senso attraverso lo strumento dell'ordine del giorno, che avrebbe aggiunto ad un atto generico un altro atto generico.

Riteniamo che il Parlamento abbia il diritto ed il dovere di intervenire affinché siano chiariti i fini ed i criteri del finanziamento di 114 miliardi: un meccanismo così generico, infatti, ci metterà di fronte ad una serie di problemi, compreso il controllo rispetto all'obiettivo che si vuole raggiungere.

Confermiamo quindi le nostre perplessità sul provvedimento e riteniamo che il Governo debba intervenire una volta per tutte in maniera determinata su questo settore, garantendo un risultato alle organizzazioni di categoria, che più volte abbiamo ascoltato nell'ambito dell'esame dei vari provvedimenti che ci siamo trovati ad elaborare (credo siano quattro dall'inizio della legislatura ad oggi) in materia di autotrasporto. Durante tutte le audizioni abbiamo registrato una serie di richieste dei rappresentanti degli autotrasportatori italiani: fare chiarezza legislativa, allineare il più possibile la normativa agli standard europei e garantire le stesse facilitazioni presenti negli altri paesi europei (anche in questo caso si tratta in realtà di procedere ad un allineamento, come nel caso del prezzo del gasolio). Ci accingiamo ad affrontare il prosieguo dell'esame certi che in questo caso non si stia servendo a dovere il settore dell'autotrasporto rispetto alle richieste avanzate dalla categoria in questi anni in Parlamento.

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

MASSIMO OSTILLIO. Signor Presidente, ho ritenuto opportuno intervenire in questa fase della discussione, perché la dichiarazione di inammissibilità di un emendamento del Governo da parte della Presidenza della Camera ha dato plasticamente il senso di quanto sta avvenendo in Commissione ed in aula in termini

negativi per la categoria degli autotrasportatori. L'ultimo episodio — la mancata ammissibilità di un emendamento sul quale si era impegnato il sottosegretario presente in aula — la dice lunga su come il Governo intenda agire nei confronti del settore dell'autotrasporto, con una indeterminatezza ed una approssimazione che francamente ci fanno accapponare la pelle.

Leggo nell'intervento svolto dal mio collega e conterraneo onorevole Angelici, nella precedente seduta, che egli ha avuto modo di esprimere una valutazione positiva sul provvedimento del Governo, anche se parziale ed interlocutorio.

Ritengo che il giudizio dell'onorevole Angelici sia troppo positivo, perché nonostante vi sia stato l'impegno di alcuni gruppi nella presentazione degli emendamenti — ricordo quello dell'onorevole Mammola, dichiarato inammissibile — il testo continua a destare grandi perplessità e non mi pare possa essere approvato nella sua attuale formulazione.

Come qualcuno dice sulle piazze di questo paese, il ministro Burlando altro non è che il gerundio del verbo burlare, perché il tentativo di burlare sia la categoria sia l'Unione europea è plateale. Il testo, così come è stato predisposto, difficilmente potrà completare il provvedimento approvato nel dicembre dello scorso anno e, certamente, non risponderà ai grandi punti interrogativi che ancora rimangono dopo il vaglio che l'Unione europea sta effettuando.

Anche la tecnica con la quale si è impostato il provvedimento lascia molto a desiderare, nel momento in cui i decreti applicativi delle norme del dicembre scorso sono stati concepiti tutti con riserva di entrata in vigore a seguito dell'approvazione da parte della Commissione dell'Unione europea. Si tratta di un modo quanto meno strano di procedere dal punto di vista normativo.

Non si capisce perché il ministro Burlando non abbia inteso presentare un provvedimento chiaro sugli sconti sui pedaggi autostradali, visto che altri paesi sono già intervenuti nel settore (penso alla

Francia). Lo si sarebbe potuto fare, senza essere in contrasto con le norme europee, sulla scorta delle applicazioni già fatte in altri paesi.

Il dispositivo, dunque, non avrebbe trovato ostacoli, ma non se ne vede traccia tra gli emendamenti, visto che per motivi a me difficilmente comprensibili non è stato ritenuto ammissibile l'emendamento presentato da vari colleghi in Commissione.

Su tutto questo pesa l'approssimazione contenuta nel provvedimento dello scorso anno, che è stato sviluppato senza prima accordarsi con la Commissione dell'Unione europea. Torno a ripetere che con questo provvedimento non si risolvono i grossi problemi che il settore ha e che, certamente, meriterebbero una normativa meno approssimativa.

Peraltro tutta una serie di contestazioni giunte da alcune associazioni di categoria confermano il nostro giudizio. Qualcuna addirittura ha dichiarato che il Governo non solo ha deciso di far approvare un disegno di legge di dubbia compatibilità, il che è stato all'origine dell'avvio della procedura di infrazione *ex* articolo 169 promossa dalla Commissione europea, ma sta approvando e pubblicando tutti i decreti attuativi nel modo più inconsueto che ci sia, riservando cioè l'effettiva applicazione degli stessi all'approvazione definitiva dell'intero provvedimento da parte della Commissione. È, in verità, una maniera per affrontare i problemi senza risolverli.

Credo che tutto questo non fosse nell'ottica del lavoro svolto dalla Commissione, né in quella degli emendamenti presentati in Commissione dai gruppi di opposizione e ripresentati in aula, anche se alcuni di essi non hanno superato il vaglio eccessivamente restrittivo di ammissibilità, che ha colpito anche un emendamento del Governo, ritenuto inammissibile. Abbiamo dunque dubbi e perplessità in ordine al modo di agire del Ministero dei trasporti.

Rispetto a tutto questo, credo che, entrando nel merito degli emendamenti, per ognuno di essi occorrerà verificare la

situazione, in modo da poter poi esprimere un giudizio, questo sì un po' più approfondito e pacato, rispetto all'impostazione che il Governo ha voluto dare a questo provvedimento.

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

ELENA CIAPUSCI. Intervenendo sul complesso degli emendamenti, desidero svolgere due considerazioni, una di carattere generale riguardante la conversione del decreto-legge visto nel generale complesso delle varie leggi che sono state discusse in quest'aula negli ultimi due anni e che tendevano a migliorare la legislazione di settore; l'altra nel merito degli emendamenti.

A livello di considerazioni di carattere generale. Signor Presidente, se posso parlare con un po' più di silenzio, perché qui c'è...

PRESIDENTE. Onorevole Ciapusci, mi sembra un'aula abbastanza silenziosa.

ELENA CIAPUSCI. Sì, adesso un po' di più.

A livello di valutazione di carattere generale, mi sembra che questo Governo abbia una considerazione alquanto particolare del settore dell'autotrasporto e, in generale, del settore terziario dei servizi in Italia: infatti, non fa altro che emanare decreti-legge e presentare disegni di legge che tendono ad accontentare le categorie, ma solo perché, così facendo, le categorie fanno silenzio e nel contempo non si firmano altri accordi, non si avanzano ulteriori richieste, anche se di fatto la maggior parte dei provvedimenti varati in quest'aula incontra il veto da parte dell'Unione europea, trattandosi di aiuti che vengono valutati non efficienti per le categorie interessate.

Voglio dire che approviamo delle leggi che in effetti non aiutano proprio nessuno o perché l'Unione europea ce le boccia o perché le pretese delle associazioni di categoria sono quanto mai pressanti sul Governo (mi rendo conto che quella degli

autotrasportatori è una categoria che possiamo definire forte, in quanto può paralizzare l'Italia se per caso le viene voglia di attuare un blocco), ma poi le associazioni di categoria si accontentano delle briciole, portando a casa una bandiera da sventolare davanti agli associati, ma in effetti a questi ultimi non danno assolutamente niente.

Entrando nel merito degli emendamenti, vorrei innanzitutto svolgere qualche considerazione sull'articolo aggiuntivo presentato questa mattina dal Governo e dichiarato inammissibile per estraneità di materia; con esso si proponeva la possibilità di una fatturazione differita, soprattutto per ciò che concerne l'aliquota aggiunta, il che poteva costituire un diritto per la categoria, un aiuto che, a mio avviso, il Governo valuta come una sorta di autofinanziamento: sappiamo benissimo, infatti, che questo Governo pretende dagli operatori privati la riscossione dell'aliquota aggiunta, ma si tratta di soldi non dei privati, ma dello Stato italiano. Questo Stato, quindi, vuol farsi finanziare dai privati. Si tratta evidentemente di un'occasione persa, perché il finanziamento che lo Stato esige è lo stesso che esso pretende sempre, in tutte le leggi che il Parlamento esamina.

L'emendamento 2.6 della Commissione, sul quale il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania non può essere d'accordo, destina almeno il 90 per cento della cifra di 114 miliardi, quindi 102 miliardi e 600 milioni, « agli interventi per la sicurezza della circolazione, tenendo conto dei criteri definiti con precedenti interventi legislativi in materia » ed è stato studiato proprio per eludere la vigilanza dell'Unione europea. A parte il fatto che, secondo me, l'Unione europea non si lascia ingannare così facilmente come invece si ritiene di fare con le solite « furbate all'italiana », vorrei far presente che le opposizioni avevano presentato un emendamento, ritenuto inammissibile perché non attinente alla materia di cui al decreto-legge in esame, con il quale si prevedeva una chiara destinazione per la somma di 114 miliardi e non per il 90 per

cento di tale cifra; infatti non si sa dove andranno a finire i restanti 11 miliardi e 400 milioni, anzi pare che verranno destinati all'effettuazione di studi per il varo di determinate normative. Devo dire che, quando le finalità dei finanziamenti sono così generiche, nutro delle serie preoccupazioni, perché sappiamo quale fatica si incontra nel reperire questi pochi miliardi. Inoltre, in un momento come questo, caratterizzato da disastri territoriali ed ecologici, si registra nel nostro paese una carenza di risorse anche per quanto attiene alla protezione civile. Ebbene, mi pare di scarsa utilità destinare 11 miliardi e 400 milioni alla realizzazione di non si sa quale finalità. Invece, lo ribadisco, la somma di 102 miliardi e 600 milioni aveva ricevuto una chiara destinazione in un emendamento dell'opposizione che li destinava alle riduzioni autostradali.

Non ci si può nascondere dietro ad un dito. Le richieste delle associazioni di categoria sono molteplici e non consistono solo in queste minime richieste. Ad ogni modo, anche queste ultime dovrebbero trovare accoglimento non per tacitare le categorie, ma perché queste necessitano di una normativa chiara che consenta loro di essere concorrenziali sul mercato europeo; altrimenti, come ricordava il collega di forza Italia, quando il mercato europeo risulterà totalmente aperto, le nostre aziende non saranno in alcun modo in grado di reggere la concorrenza degli altri paesi con immediate ricadute di carattere occupazionale.

Non possiamo non essere d'accordo su questo decreto, perché esso rappresenta un piccolo aiuto alla categoria. Dobbiamo però dire di non concordare con il metodo seguito per erogare tali aiuti. Infatti, la categoria non ha bisogno di aiuti, ma di una normativa chiara e deve poter ridurre i costi.

Ebbene, il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania ha presentato degli emendamenti al decreto-legge concernenti il settore dell'autotrasporto che sono stati dichiarati inammissibili in Commissione — e sui quali sia il Governo sia il relatore si sono pronunciati in senso

contrario — tendenti a consentire alla categoria di guardare in avanti. I nostri emendamenti, infatti, tendevano a ridurre i costi che gravano su tale categoria, inserendo ad un livello più basso il premio INAIL dovuto dalle imprese artigiane nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di beni e prevedendo una riduzione del costo del gasolio. Sono stati però ritenuti inammissibili. Non entro nel merito di tale valutazione perché è stata effettuata dal Presidente della Camera; però contesto il fatto che, quando si parla di autotrasporto, non si possa intervenire una volta per tutte in modo concreto e coerente.

Per questi motivi sono naturalmente a favore degli emendamenti presentati dal nostro gruppo, ma non posso essere sfavorevole all'articolo aggiuntivo presentato dal Governo, dichiarato inammissibile, perché comunque si trattava di una misura che dava un po' di respiro alla categoria.

Non posso invece assolutamente essere d'accordo — e infatti non l'ho sottoscritto — con l'emendamento presentato dalla Commissione questa mattina. A mio avviso era molto più chiaro l'emendamento, di cui si è discusso in Commissione, che orientava esattamente la destinazione di quei 114 miliardi: penso sia ora di finirla con le furbate all'italiana. Mi riservo comunque di intervenire sui singoli emendamenti.

PRESIDENTE. Nessun'altro chiedendo di parlare sul complesso degli emendamenti riferiti gli articoli del decreto-legge, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

CESARE DE PICCOLI, Relatore. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Ciapusci 1.2, 1.1, 2.1, 2.2, 2.4, 2.5 e 2.3.

Il parere è invece favorevole sull'emendamento 2.6 della Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo?

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

Governo esprime parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 1.2.

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

ELENA CIAPUSCI. Come ho già anticipato, questo emendamento...

PRESIDENTE. Onorevole Ciapusci, mi scusi: lei ha già parlato sul complesso degli emendamenti...

ELIO VITO. Le ha già dato la parola!

PRESIDENTE. Sì, e ho sbagliato.

ELIO VITO. Quindi, facciamola concludere!

ELENA CIAPUSCI. Se mi fa concludere...

PRESIDENTE. La lascio concludere brevissimamente.

ELENA CIAPUSCI. Questo emendamento 1.2 è volto a posizionare in un'altra classe il premio INAIL pagato dalle imprese artigiane per l'esercizio di attività di autotrasporto per conto di terzi.

In effetti il premio INAIL per gli autotrasportatori artigiani, che rappresentano il 95 per cento degli operatori del settore, è uno dei più alti. Con l'emendamento si prospettava un modo per ridurre effettivamente i costi degli autotrasportatori. Vorrei quindi porre all'attenzione dell'Assemblea l'emendamento stesso, perché secondo me è risolutivo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 1.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

ELIO VITO. Ognuno voti per sé!

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 311

Votanti 309

Astenuti 2

Maggioranza 155

Hanno votato sì 94

Hanno votato no 215

Sono in missione 24 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 1.1.

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Chiedo la verifica delle schede di votazione.

PRESIDENTE. Invito i deputati segretari a verificare se vi siano tessere « incustodite » *(I deputati segretari ottemperano all'invito del Presidente)*. Onorevole Boato? Onorevole Burani Procaccini, ha completato la verifica? Possiamo procedere? Riprenda il suo posto, grazie.

Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 14,20.

PRESIDENTE. Dovremmo ora procedere nuovamente alla votazione dell'emendamento Ciapusci 1.1, nella quale è precedentemente mancato il numero legale,

tuttavia, apprezzate le circostanze rinvio la votazione ed il seguito del dibattito ad altra seduta.

ELIO VITO. È saggio, Presidente !

MARIO TASSONE. Che delusione, ero venuto per votare, Presidente.

PRESIDENTE. Sospendo pertanto la seduta, che riprenderà alle ore 15 con lo svolgimento di documenti di sindacato ispettivo.

La seduta, sospesa alle 14,25, è ripresa alle 15.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

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

(Prevenzione e lotta agli incidenti boschivi in Calabria)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interrogazione Oliverio n. 3-01426 (*vedi l' allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

Il ministro per le politiche agricole ha facoltà di rispondere.

MICHELE PINTO, *Ministro per le politiche agricole*. L'andamento climatico dello scorso anno, caratterizzato da una notevole carenza di precipitazioni in diverse regioni, ha creato condizioni molto favorevoli all'insorgere e al rapido propagarsi di incendi nelle relative aree boscate. Per quanto riguarda in particolare la regione Calabria, cui fa riferimento l'interrogazione alla quale ho l'onore di rispondere, gli incendi boschivi verificatisi nel corso del 1997 risultano complessivamente 1.397 ed hanno percorso una superficie boscata pari a 10.305 ettari ed una superficie totale di 16.512 ettari.

In merito alla difesa dei boschi dagli incendi, si rammenta che l'articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1997 ha trasferito alle regioni le relative competenze di cui alla legge n. 47 del 1975, ad eccezione dell'organizzazione e gestione, d'intesa con le regioni medesime, del servizio aereo di spegnimento. Pertanto tutta l'attività connessa agli interventi con mezzi aerei del servizio nazionale è affidata al centro operativo aereo unificato, che fa capo al dipartimento della protezione civile e nel quale opera con uomini e mezzi anche il Corpo forestale dello Stato.

Nel quadro delle strategie di difesa dagli incendi predisposte da detto servizio, per la scorsa stagione estiva è stato disposto il rischieramento su Lamezia Terme di due elicotteri CH47, con secchio della portata di 5 mila litri, ed un velivolo Canadair CL415 della capacità di 6 mila litri di liquido estinguente, che ha operato sulla base di Reggio Calabria. Risorse aggiuntive sono state inviate in Calabria in diverse occasioni in casi di particolare necessità.

Gli interventi aerei coordinati dal centro operativo aereo unificato sono stati 171; i velivoli antincendio hanno effettuato 447 missioni per complessive 776 ore di volo e per complessivi 2.493 lanci di acqua o di ritardante. Per la campagna estiva 1998 il dipartimento per la protezione civile ha emanato la direttiva sul concorso aereo alla lotta contro gli incendi boschivi, che prevede il rischieramento, in Calabria, di altri 4 elicotteri regionali, di 3 aeromobili Canadair CL415 a Reggio Calabria, di 2 elicotteri CH47 a Lamezia; altri 3 elicotteri rischierati presso la base di Pontecagnano, a sud di Salerno, sono prontamente disponibili per interventi nella zona settentrionale della regione.

È comunque competenza specifica della regione elaborare il piano di difesa dagli incendi, non solo per l'individuazione delle zone a maggior rischio, ma anche per la realizzazione di tutte quelle misure - avvistamenti, punti di raccolta acqua, organizzazione delle squadre, ec-

cetera — necessarie ad interventi tempestivi ed efficaci. Sono altresì di competenza regionale le misure di prevenzione al fine di limitare l'elevata predisposizione ambientale alla propagazione degli incendi, cioè interventi selvicolturali (quali sfolli, diradamenti, tagli intercalari, ripuliture ed asportazione del materiale di risulta), che riducono la propensione al fuoco.

Desidero infine assicurare l'onorevole interrogante che anche in virtù della sua sollecitazione sono state assunte intese con la regione Calabria, ovviamente intensificate nel corso della ormai avviata attività di spegnimento degli incendi in pieno ritmo nella fase estiva.

PRESIDENTE. L'onorevole Oliverio ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01426.

GERARDO MARIO OLIVERIO. Desidero innanzitutto ringraziare il ministro per le considerazioni da lui svolte prendendo spunto dall'interrogazione che ho presentato. Con quella interrogazione si è inteso sollevare un problema particolarmente grave che richiede, a nostro avviso, un'attenzione particolare e, soprattutto, un'iniziativa concreta e più adeguata da parte del Governo e delle istituzioni ai vari livelli, in primo luogo le regioni. Ciò proprio per le considerazioni poc'anzi esposte dal ministro.

Come è noto, a causa degli incendi ogni anno nel nostro paese vanno distrutti centinaia di migliaia di ettari di bosco, con conseguenze gravi per l'ambiente e notevoli danni economici. Nella sola regione Calabria, colpita dal fenomeno in questione in modo continuativo, proprio per le condizioni particolari di quel territorio ogni anno sono interessati dal fuoco migliaia di ettari. Il ministro ricordava prima il dato del 1997: oltre 10 mila ettari. Nella sola provincia di Cosenza lo scorso anno sono andati distrutti 6 mila ettari di territorio, 3.500 dei quali di bosco.

La regione Calabria, quindi, è particolarmente esposta al fenomeno degli in-

ciendi, che noi riteniamo non sia frutto della casualità o delle particolari condizioni dell'area. Questi dati sono in gran parte frutto della disorganizzazione degli interventi e della mancanza di un'azione tempestiva ed efficace; soprattutto sono dovuti all'assenza di una politica di prevenzione degli incendi.

Per quanto riguarda la disorganizzazione, basti pensare che l'anno scorso (voglio limitarmi al 1997), a fine luglio, mentre la Calabria bruciava ed andavano distrutti migliaia e migliaia di ettari di bosco, non erano ancora state organizzate le squadre di intervento. A quella data il servizio non era ancora partito con la giustificazione che i lavoratori addetti ai servizi non erano stati sottoposti da parte della regione agli accertamenti sanitari, così come prescrive la legge n. 626 del 1994.

Voglio ricordare anche l'assoluta carenza di mezzi. Lei, ministro, ha fatto riferimento per l'opera di spegnimento al servizio aereo. Debbo rilevare che, malgrado lo sforzo compiuto con la presenza dei Canadair a Lamezia, quel servizio è assolutamente carente, considerata la dimensione che assume, particolarmente nel periodo estivo, il fenomeno degli incendi. Si pensi inoltre alla carenza dei mezzi a terra. A questo riguardo abbiamo una situazione grave: basti pensare ai dati forniti dal Corpo forestale dello Stato, secondo cui vi sono pochissime autobotti, a fronte di una dimensione territoriale molto estesa.

Oggi siamo al 30 giugno, ormai nella stagione estiva, ossia nel periodo cruciale e ritengo che si debba attivare una iniziativa adeguata, perché a tutt'oggi ci risulta che la regione Calabria, per quanto riguarda le sue competenze, non ha attivato alcuna iniziativa per far sì che possa realizzarsi rapidamente un intervento di lotta contro gli incendi. In modo particolare, colgo questa occasione per chiedere al Governo di organizzare una conferenza di servizi che possa determinare un migliore e più adeguato coordinamento tra l'iniziativa del servizio centrale e quella

della regione, a partire, per esempio, da un migliore coordinamento tra il servizio aereo e quello a terra.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Oliverio.

GERARDO MARIO OLIVERIO. Concludo, signor Presidente, chiedo scusa se sottraggo un solo minuto alla discussione.

Basti pensare al solo servizio delle radio: noi abbiamo un servizio radio che è assolutamente inadeguato e non consente il collegamento tra il servizio a terra e quello aereo. Si tratta, in definitiva, di assumere un'iniziativa tempestiva, perché in questa stagione non si ripeta il fenomeno drammatico dello scorso anno. Soprattutto, si tratta di sollecitare, tramite il Governo, l'attenzione della regione affinché si possa organizzare un sistema di prevenzione attraverso la cura del bosco, così come avviene negli altri paesi, dove si incentiva tale cura...

PRESIDENTE. Onorevole Oliverio, la prego di concludere.

GERARDO MARIO OLIVERIO. ...e si dà un premio per la prevenzione degli incendi. Credo che dobbiamo modificare anche nel nostro paese l'approccio a questo fenomeno, per affermare una diversa cultura, che possa preservare un grande patrimonio, che ha notevoli implicazioni ambientali ed anche economiche.

(Risarcimenti per danni causati dal maltempo nelle campagne)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Volonté n. 3-02163 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Il ministro per le politiche agricole ha facoltà di rispondere.

MICHELE PINTO, *Ministro per le politiche agricole*. Signor Presidente, per i danni causati dalle gelate verificatesi nel

mezzo di marzo di quest'anno in maniera molto diffusa su tutto il territorio nazionale, alla data odierna risultano pervenute istanze soltanto da parte delle regioni Puglia e Sardegna. Come è noto, spetta alla regione la competenza ad indicare la perimetrazione dell'area soggetta alla calamità e l'individuazione dei danni cagionati dalla calamità medesima. Le due regioni indicate hanno avanzato proposte di intervento al fondo di solidarietà nazionale soltanto per alcune aree agricole, riguardanti, per la Puglia, le province di Lecce e di Taranto e, per la Sardegna, la provincia di Oristano.

Dopo le iniziali segnalazioni di gravi danni da parte delle altre regioni, a distanza di oltre due mesi da quando, nel marzo scorso, si sono verificati i repentini abbassamenti di temperatura indicati anche nell'interrogazione in questione, non sono seguite le proposte formali di intervento nei confronti del fondo di solidarietà nazionale. È da ritenersi che il successivo andamento stagionale favorevole abbia mitigato — almeno questa è l'interpretazione che viene data del silenzio delle regioni — l'effetto negativo delle gelate sulle colture, consentendo, soprattutto per quelle orticole, possibili recuperi con i cicli produttivi successivi, riconducendo in tal modo l'entità complessiva dei danni sul bilancio aziendale entro i limiti dell'ordinario rischio di impresa.

Relativamente alle regioni che ho indicato, cioè Puglia e Sardegna, che hanno segnalato un danno complessivo di 80 miliardi, il Ministero ha già predisposto i rispettivi decreti di dichiarazione dell'evento avverso, che sono in via di emanazione. Con l'emissione del decreto di declaratoria sono immediatamente attivabili (gli onorevoli interroganti hanno infatti chiesto anche quali misure possano essere attivate) dalle regioni medesime gli interventi del fondo di solidarietà nazionale a favore delle aziende agricole colpite. La legge del 1992 ha snellito ed agevolato le procedure, cosicché si determina un immediato passaggio di competenze, anche di natura finanziaria, dallo

Stato alle regioni per l'entità della somma che viene riconosciuta come conseguenza dell'evento calamitoso.

Nell'ambito del territorio danneggiato, sono anche previsti interventi a favore delle cooperative agricole e delle associazioni dei produttori che abbiano subito danni economici di particolare gravità, in relazione ai prodotti conferiti dai soci, oppure per la complessiva diminuzione dell'attività di commercializzazione dei prodotti medesimi. Per consentire all'imprenditore di rimuovere con immediatezza i danni e favorire la rapida ripresa produttiva ed economica della propria azienda, è altresì prevista, come è noto, l'erogazione di credito di soccorso, prima dell'istruttoria regionale, che si dovrà concludere entro i dodici mesi successivi per la definizione del concorso negli interessi da parte dello Stato.

Considerato che, in base alle segnalazioni finora pervenute al Ministero, le aree di intervento sono limitate e con danni contenuti, si ritiene, sempre in relazione alla specifica istanza degli onorevoli interroganti, che l'indicazione della cifra di 400 miliardi come dotazione complessiva sia sufficiente, augurandoci che non vi siano altre calamità che potrebbero dilatare la richiesta, per cui i 400 miliardi risulterebbero, come per l'anno scorso, assolutamente insufficienti.

Credo che vada data un'ultima risposta agli onorevoli interroganti, i quali segnalano la necessità della modifica della legge n. 185 e l'opportunità di riferirsi invece ad un sistema di assicurazione più ampio, che possa essere di più agevole copertura dei danni e dei rischi sofferti dal settore agricolo. Posso assicurare gli onorevoli interroganti che è stato già predisposto un disegno di legge, in certo senso concordato anche con le regioni, il quale è attualmente all'esame della Conferenza Stato-regioni e, appena avremo acquisito il parere, il Consiglio dei ministri si pronuncerà per l'ulteriore iter del provvedimento nelle opportune sedi parlamentari.

PRESIDENTE. L'onorevole Volonté ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02163.

LUCA VOLONTÈ. Signor ministro, la ringrazio per la sua risposta assai esauriente e sono molto soddisfatto per la puntualità e la precisione, ma anche per l'opportunità che ci ha dato, con le sue ultime parole, di avere informazioni (che possono essere utili per chi lavora nel mondo agricolo e a volte è sottoposto alle variazioni climatiche) sulla riforma della normativa in corso.

Mi dichiaro completamente soddisfatto e farò di tutto, come immagino gli altri colleghi delle regioni del centro-nord, per far sì che la puntualità, riconosciuta da tutti in quest'aula, delle regioni Puglia e Sardegna nell'ottemperare alle istanze di rimborso attraverso il fondo di solidarietà nazionale possa caratterizzare anche tutte le altre regioni del centro-nord che oggettivamente hanno subito danni seri. Esse, in questa occasione, forse per colpa loro, per dimenticanza o per poca attenzione, hanno mancato di andare incontro ai bisogni che avevano lamentato qualche mese fa con la medesima attenzione che invece è stata dimostrata dal Governo, come in questo caso deve ammettersi anche da parte dell'opposizione.

(Programma di interventi per il Giubileo del 2000)

PRESIDENTE. Passiamo alle interpellanze Tassone n. 2-00659 e Giovine n. 2-00679, che, vertendo sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3).

L'onorevole Tassone ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00659.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, signor sottosegretario, voglio richiamarmi, ovviamente per grandi linee, al contenuto della mia interpellanza, la quale fa seguito ad altri strumenti di sindacato ispettivo su analogo argomento. Ritengo che la mate-

ria meriti adeguata attenzione e che le occasioni di dibattito in quest'aula non siano state esaustive. Insieme con il sottosegretario Bargone abbiamo già avuto modo di discutere sul Giubileo del 2000 e questa mia interpellanza intende riproporre, in modo più stringente (con una serie di valutazioni, proposte e indicazioni) un tema che sembra essere sempre più in ombra e soprattutto sottratto al confronto e al dibattito politico in termini seri e reali.

Signor sottosegretario ai lavori pubblici, mi richiamo ad una dichiarazione — riportata il 10 settembre 1997, in cronaca di Roma, sul quotidiano *Il Messaggero* — del ministro dei lavori pubblici, il quale, riferendosi al piano degli investimenti nell'area urbana di Roma capitale per il grande Giubileo del 2000, diceva chiaramente: « Non c'è stato un piano; non c'è stata una programmazione, né tanto meno si sapeva cosa fare con i fondi previsti per il Giubileo ». Sullo stesso giornale si leggeva anche che « il ministro Costa avrebbe preferito un iter diverso per le opere del Giubileo » e così via.

Noi abbiamo rilevato più volte un contrasto all'interno del Governo. Quando sono sorte le prime iniziative per quanto riguarda il Giubileo, abbiamo assistito ad uno scontro fra componenti del Governo, tra Presidente del Consiglio dei ministri e Ministero dei lavori pubblici sul problema delle agenzie. Abbiamo assistito ad un confronto molto acceso, molto vivace con il comune di Roma, a polemiche tra i vari ministri e tra il sindaco di Roma ed il Presidente del Consiglio. Non c'è dubbio che tutta l'iniziativa per il Giubileo manca di una strategia, di una programmazione. Non lo dico io, non lo stiamo dicendo semplicemente noi, ma lo dicono anche i ministri, lo dice anche il ministro dei lavori pubblici in una dichiarazione mai smentita. Nel momento in cui il ministro dei lavori pubblici dice quelle cose, emergono con evidenza una sottovalutazione dell'argomento e della sua importanza, ma soprattutto una chiara violazione delle direttive contenute nella legge n. 662 del 1996. Nel momento in cui, per gli inter-

venti per il Giubileo, non c'è una « programmazione concertata » — uso questo termine perché credo sia stato più volte richiamato nelle sedi più opportune, quelle tecniche specializzate, quelle appropriate sul piano politico —, non c'è un coinvolgimento delle realtà locali, ma invece si assiste ad un'azione molto confusa e molto disarticolata, sorgono indubbiamente fortissime preoccupazioni, anche perché, signor Presidente e signor sottosegretario, noi parliamo di finanziamenti che questo Parlamento ha approvato, sia per le opere a Roma e nel Lazio sia per quelle al di fuori del Lazio.

Questi finanziamenti non provengono da un altro pianeta, ma da risorse del contribuente italiano e, stando almeno ai dati alla nostra attenzione, i risultati da essi prodotti sono estremamente negativi perché gli obiettivi non sono stati pienamente raggiunti. Anzi, a mio e a nostro avviso — dopo la mia saranno svolte altre interpellanze sempre su questo argomento —, si assiste ad una violazione non solo della legge n. 662 del 1996, ma anche della legge n. 270 del 7 agosto 1997, che stabiliva criteri per i finanziamenti di alcune opere in preparazione del Giubileo. Anche su questo le scelte fatte nell'attività di Governo, nel decreto legislativo, per alcuni versi hanno disatteso l'articolato di quella legge e soprattutto le priorità, i parametri, le valutazioni in essa contenute.

Non sono soddisfatti i criteri di priorità previsti dai punti *a)* e *b)* dell'articolo 4 della legge n. 270 del 7 agosto 1970 né i criteri di afflusso minimo, indicati dai punti *c)* e *d)* dello stesso articolo.

In sostanza manca una valutazione complessiva. Posso capirlo: forse si è partiti in ritardo, in mezzo a grande confusione e grande polemica. Il Giubileo è fra meno di due anni: certo non siamo di fronte ad un'azione puntuale ed incisiva per preparare questo avvenimento in maniera adeguata sotto il profilo delle opere.

Inoltre vorrei sottolineare che è stato sottovalutato il ruolo degli enti locali, il cui coinvolgimento è un presupposto della