

nuova tecnologia sarà più basso. Questo è un altro vantaggio che il paese si è ritrovato a seguito della gara...

ELENA CIAPUSCI. Abbiamo le tariffe più alte!

GIORGIO PANATTONI. La gara, a mio avviso, ha avuto un iter anch'esso inatteso, ma come al solito, quando si parla di utile per i cittadini, chissà perché è come quando si parla di mercato in casa della destra: va tutto bene fino a che il mercato lo finanzia qualcun altro, ma quando si entra nei diritti e nei doveri del mercato pilotato da quella parte politica, allora chissà perché il liberismo non è più un valore e diventa un elemento di difesa, o di distinguo che francamente è incomprendibile in quest'aula.

Un esito imprevedibile, devo dire, ed anche irritazione per il comportamento di un consorzio: irritazione che trovo estremamente giustificata, perché in quel momento si pensava che nell'interesse del paese un comportamento diverso avrebbe comportato risultati migliori; punto e a capo. Mi piace invece porre qui un altro problema: quello dell'utilizzazione dei 3 mila miliardi, cioè del 10 per cento su cui abbiamo appena finito di discutere nell'ambito della legge finanziaria. Sono ovviamente molto d'accordo sul fatto che questi soldi siano destinati alla lotta all'inquinamento elettromagnetico, allo sviluppo di alcune iniziative innovative, eccetera, però voglio ricordare a voce alta in quest'aula che si è verificata un'alluvione drammatica nel nostro paese, che ha investito tutto il nord e che non vi sono abbastanza risorse per mettere in sicurezza il territorio, nonostante le giuste aspettative dei cittadini.

Chiedo che il Governo valuti con grande attenzione l'utilizzo di queste risorse anche in tale direzione, perché sarebbe un segnale forte, in quanto a fronte di un incasso, diciamo, straordinario, anche l'utilizzazione dei fondi può essere indirizzata ad una gestione dell'emergenza che è comparsa in modo così drammatico in tutto il nord Italia e che

ha causato problemi estremamente gravi che devono essere affrontati. In sostanza, posso dire con uno slogan, forse troppo rozzo, ma che può servire come riferimento: rimando all'anno venturo la costruzione di un teatro nuovo, ma faccio un ponte o un argine di più. Di questo la popolazione, ora, ha un grande bisogno e credo sia necessaria una riflessione strategica su come affrontiamo questo stato di grandissimo disagio che è comune a metà dell'Italia perché, per la prima volta, una calamità di simile portata ha interessato tutto il territorio del nord in modo così disastroso.

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

MANLIO CONTENUTO. Signor Presidente, non affronterò il tema degli esiti della gara sul piano politico-finanziario perché, se così fosse, potrei citare il documento di programmazione economico-finanziaria e le scommesse che più di qualche ministro ha accettato dalle pagine di alcuni importanti quotidiani economici. Desidero concentrarmi, invece, sulle questioni per le quali il ministro — e lo ringraziamo per questo — ha deliberatamente risposto alle dichiarazioni dell'onorevole Caparini.

Signor ministro, vorrei riportarla su quel tema perché vi sono aspetti poco chiari che lei non ha chiarito nemmeno questa sera. Essi derivano dalla risposta data in quest'aula dal Presidente del Consiglio nella seduta del 25 ottobre 2000. In quell'occasione, egli fece riferimento alla lettera ricevuta dal presidente di Blu e affermò di essersi posto il problema di riunire il famoso comitato dei ministri a cui lei ha fatto cenno dicendo ulteriormente, questo è quello che ricavo dalla sua risposta, che ciò non avvenne in quanto immediatamente pervenne poche ore dopo la lettera a cui lei ha fatto riferimento. Così si espresse in relazione a quella lettera: « Infatti poche ore dopo arriva una lettera di British Telecom che era appunto lo zio d'America a cui questa cordata aveva affidato il compito di cac-

ciar fuori i soldi, il quale dice che lo farà». Quindi, il 25 ottobre 2000, il Presidente del Consiglio fa questa affermazione.

Giovedì 9 novembre, come lei sicuramente sa, un quotidiano economico pubblica integralmente la lettera che lei ha richiamato. Quella lettera è sottoscritta da Bob Warner, presidente di British Telecom Wireless Europe e allora la prima questione doveva essere proprio questa, signor ministro: era legittimato il presidente di questa società a interferire nei confronti della gara e a manifestare la volontà di un soggetto che non ne faceva parte era parte, dal momento che, come lei ha ricordato, legittimato ad esprimere la volontà era il presidente Elia Valori di Blu, che si trovava ovviamente coinvolta nella gara. Egli, stando sempre alle informazioni di cui disponiamo, inviò, datata 14 ottobre, una lettera di diverso tenore rispetto a questa, nella quale, se non abbiamo compreso male, manifestava apertamente la preoccupazione circa il fatto che quel consorzio, o meglio quella società, non fosse in grado di partecipare ai rilanci, cioè alla fase operativa della gara in questione, che si apriva dopo il vaglio dei requisiti di ammissibilità, tra i quali, come lei ha ricordato, la famosa fideiussione. Le rammento che, contrariamente a quanto lei ha cercato di accreditare in questa sede, quella lettera non dice che il problema è risolto, ma dice espressamente: «Al fine di trovare una soluzione, potrebbe essere opportuno un differimento dell'inizio dell'asta di alcuni giorni. Sarà nostra cura informarla per tempo, nel caso in cui le attuali difficoltà non dovessero essere risolte».

Signor ministro, di fronte alla volontà manifestata dal presidente Valori, che metteva in dubbio la possibilità per quella società di partecipare alla gara effettiva con i rilanci e di fronte alla manifestazione di volontà di un presidente di una società che non aveva titolo, le chiedo se siamo legittimati a ritenere che il suo compito, signor ministro, che aveva ricevuto insieme ad altri la lettera riservata, fosse quello di riunire il Comitato dei

ministri e valutare se, a fronte di quelle dichiarazioni, persistessero le condizioni relative alla presenza di tutti i concorrenti, condizioni che, a nostro giudizio, non c'erano.

Su questo aspetto, signor ministro, lei non ha risposto. È inutile che si atteggi in quel modo, perché la risposta a questi interrogativi lei non l'ha data e non la darà mai, perché non è in grado di farlo (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Teresio Delfino. Ne ha facoltà.

**TERESIO DELFINO.** Signor Presidente, signor ministro, non avevamo dubbi che lei ci avrebbe fornito una rappresentazione puntuale della vicenda secondo il punto di vista del Governo.

La nostra valutazione non mirava e non mira al rispetto puramente formale della questione. Ho sentito qualche collega «derubricare» ad aspettative le previsioni che, al di là di quelle ufficialmente espresse, il Governo ad un certo punto aveva ufficiosamente fatto in maniera chiara, anche attraverso comunicati e notizie provenienti dalla stampa.

Rispetto alla sua rappresentazione dei fatti noi incentriamo questa breve riflessione sul risultato della gara UMTS. Secondo noi è indubbia un'insoddisfazione: questo è l'elemento in base al quale, al di là della puntuale ricostruzione che lei ha fatto, noi riteniamo che nella gestione della vicenda vi sia stata un'inadeguatezza complessiva di partenza e non soltanto rispetto alla tempestività, perché da uno degli elementi forniti si desume che, quando siamo arrivati noi, era passato il tempo buono della raccolta.

Non è questo il problema, ma, come è avvenuto in Inghilterra o in Germania, era necessario fare in modo che vi fosse la possibilità di realizzare una gara anche sulla base di alcuni elementi di partenza, che noi valutiamo sulla base del risultato, pur non avendo prima la competenza per farlo. Sicuramente si potevano conside-

rare elementi diversi rispetto all'impostazione data dal Governo dal suo angolo visuale.

Ad esempio, vi è stata una partenza elevata della base d'asta che sicuramente ha frenato la competizione. Secondo noi la presenza di pochi concorrenti rispetto al numero delle licenze è un dato che non poteva far prevedere di arrivare ad un determinato introito. Poi si può sempre vedere l'altra faccia della medaglia, come ha fatto il collega Panattoni, che ha detto che ciò consentirà successivamente una gestione più puntuale ed efficace.

Noi riteniamo che per ogni stagione, per ogni tempo vi sia una decisione più appropriata da assumere. La nostra valutazione consegue ad una lettura dei fatti da lei esposti, in cui noi non vogliamo inserire il concetto della malafede o della prevaricazione rispetto a determinate procedure e a determinate formalità. Poiché le valutazioni si fanno in base ai risultati, noi diciamo che il risultato è inadeguato e ciò significa che il metodo seguito è inadeguato. Passaggi come la lettera di British Telecom ed una migliore e più attenta verifica delle condizioni con le quali arrivare allo svolgimento della gara credo fossero nella responsabilità del Governo. Noi riteniamo che siano stati applicati criteri disomogenei — lo ribadisco — rispetto a ciò che altri grandi paesi europei hanno fatto; oggi, pertanto, non ci si può consolare come la volpe rispetto all'uva, ossia dicendo che l'uva non è buona né matura e che, quindi, è stato raccolto il massimo di ciò che si poteva raccogliere. Noi riteniamo che così non sia stato e che ciò, naturalmente, ricada complessivamente sulla responsabilità del Governo.

SALVATORE CARDINALE, *Ministro delle comunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALVATORE CARDINALE, *Ministro delle comunicazioni*. Signor Presidente, intervengo soltanto per dare qualche risposta.

Anzitutto, ribadisco all'onorevole Contento, che ha dato una valutazione sulle lettere di Valori e di British Telecom, che il Governo era tenuto a valutare gli atti formali; penso che se avessimo dato ascolto a chi, come socio o come presidente, rappresentava gli umori dei soci, avremmo certamente operato contro il disciplinare e contro il sistema normativo del nostro paese.

Sul piano formale, lo voglio ribadire, con procura notarile tutti i poteri relativi alla gara erano stati conferiti a tre soggetti che, presso il Ministero delle comunicazioni, facevano il *trading* per partecipare alla gara. Mi sono e credo anche lei si sia chiesto perché il presidente di una società, anziché inviarmi la copia di una lettera, non abbia riunito il consiglio d'amministrazione per una presa d'atto.

Non voglio svolgere un ragionamento sulle lettere e sul loro valore in quanto rischieremmo di dividerci, anche perché ognuno esprime le proprie opinioni. Voglio però sottolineare che, dopo quelle lettere, a conferma delle opinioni del Presidente Amato, dopo una lunga notte è pervenuta una delibera del consiglio di amministrazione che ribadiva la ferma volontà di Blu di partecipare alla gara per vincere. Siccome, da questo punto di vista, è probabile che io non sia fonte credibile, vi sono note dell'ANSA fornite dal presidente della società al termine del consiglio di amministrazione: posso anche fargliene dono (d'altra parte chiunque può disporne), così lei si renderà conto che, da questo punto di vista, la via del Governo era obbligata.

Dico ciò anche agli altri colleghi che hanno messo in discussione la legittimità di un comportamento e che, se volete, hanno sollevato qualche dubbio sulla possibilità che il Governo, più accortamente, potesse sospendere la gara sulla scorta di un'indicazione del tutto informale. Infatti, la gara era già iniziata; onorevole Caparini, non si trattava di un'asta (all'asta inglese non possiamo ricorrere per il semplice fatto che essa non è contemplata dal nostro ordinamento giuridico), si trattava di una licitazione privata, che co-

mincia dal giorno in cui il comitato dei ministri riceve l'offerta del piano industriale e la garanzia dei 4 mila miliardi posti a base d'asta. Eravamo a gara iniziata, eravamo in corso di gara, tant'è che tre operatori per ogni società, debitamente e formalmente autorizzati, partecipavano ad essa.

All'onorevole Teresio Delfino devo anzitutto chiedere se considera la Spagna un grande paese o meno, visto che ha parlato solo di Inghilterra e Germania (mi passi la battuta che non vuole essere dispregiativa). La Spagna ha fatto una gara in un tempo in cui il mercato apprezzava le licenze per un valore di 1.000 miliardi, tant'è che, appunto, ha incassato 1.000 miliardi; se non vi fosse stata una crisi di Governo, avremmo rischiato di svolgere la gara contestualmente alla Spagna e, di conseguenza, avremmo incassato 2.500 miliardi, perché questo l'autorità aveva stabilito che fosse il valore delle licenze (il Governo non avrebbe potuto che adeguarsi alle delibere dell'autorità).

Poi ci sono state l'Inghilterra e la Germania ed ora c'è una curva discendente. Non possiamo gonfiare il mercato solo perché questo ci può giovare. Voglio anche ricordare che vi sono atti pubblici - l'onorevole Panattoni credo se ne ricordi - in cui la parte politica nella quale lei egregiamente milita accusava il Governo di pretendere troppo da questa gara, perché avremmo stressato le imprese che non avrebbero potuto fare gli investimenti, che richiedono, come ha detto Panattoni, tutte e cinque circa 40 mila miliardi.

In ordine ai miei rapporti con questa società, debbo dire che, semmai fossero stati amici miei, onorevole Caparini, essi non lo sarebbero più, trovandosi ora fra coloro i quali attaccano il ministro dalla mattina alla sera perché sono state perdute possibilità di lavoro per la Sicilia. Bisogna giudicare i comportamenti, guardare gli atti, valutarli attentamente, dopodiché credo che la verità sarà a portata di mano di ciascuno.

Per quanto riguarda i miei viaggi, so che lei si sta occupando molto di me e la

ringrazio: le ho messo a disposizione un consigliere diplomatico che le darà tutte le notizie che lei vuole e da questo punto di vista - mi creda - lei riscontrerà che vi è stato un ministro che è andato in giro ed ha lavorato per cercare di portare al paese, come era suo dovere, nuove tecnologie e nuove imprese che facessero investimenti, e tante ne sono venute.

PRESIDENTE. Grazie, ministro Cardinale.

DAVIDE CAPARINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Caparini, non posso darle la parola perché il dibattito è concluso e non vi è diritto alla replica. Non siamo in sede di sindacato ispettivo né in fase di dichiarazioni di voto ed il ministro ha diritto di parlare quando lo ritiene opportuno, come conferma anche l'Ufficio per il regolamento.

DAVIDE CAPARINI. Non siamo in sede di sindacato ispettivo!

PRESIDENTE. Appunto, ed infatti solo in quella sede ha l'ultima parola il parlamentare e non il Governo. Siamo in una fase fisiologica ed il Governo - ripeto - ha il diritto di parlare quando vuole senza che questo determini la riapertura del dibattito.

DAVIDE CAPARINI. No, no, riapre il dibattito!

PRESIDENTE. Se permette, non lo riapre! Mi dica sulla base di quale articolo del regolamento lo riaprirebbe.

DANIELE MOLGORA. E sulla base di quale lo chiuderebbe?

PRESIDENTE. Glielo dico io: l'articolo 64, comma 4, della Costituzione dà il diritto al Governo di intervenire ogni volta che lo richieda e l'articolo 50 del regolamento precisa che se i ministri, dopo le dichiarazioni di voto, chiedono di essere sentiti a norma dell'articolo 64 della

Costituzione, si intende riaperta la discussione relativa all'oggetto della deliberazione. Studiatevi il regolamento e poi ripassate!

DANIELE MOLGORA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANIELE MOLGORA. Signor Presidente, lei ha citato l'articolo 64 della Costituzione, ma il riferimento che il nostro regolamento fa alla possibilità di replica da parte dei ministri è riferito alle dichiarazioni di voto. È chiaro, dunque, che quanto si è svolto stasera è assolutamente al di fuori della disciplina del nostro regolamento.

Lei non può dire che, essendo già intervenuto il ministro, si chiude la discussione: se è prassi che alla risposta del ministro ci sia una replica da parte dell'interrogante...

PRESIDENTE. Non ci sono interroganti!

DANIELE MOLGORA. Ma il ministro Cardinale è venuto a rispondere alle richieste dell'onorevole Caparini: il ministro ha aperto così il suo intervento.

PRESIDENTE. Non c'è un atto di sindacato ispettivo!

DANIELE MOLGORA. Non c'è un atto di sindacato ispettivo formale, ma vi è stata una precisa richiesta orale. Visto che la discussione si è svolta in maniera non conforme a quanto stabilito dal regolamento, è prassi consolidata che ad una risposta del ministro vi sia la replica dell'interrogante, tant'è vero che una richiesta in sede di discussione della legge finanziaria c'è stata e vi ha fatto preciso riferimento il ministro stesso.

Chiedo dunque che vi sia una replica da parte di chi ha posto gli interrogativi.

PRESIDENTE. Onorevole Molgora, la prassi consolidata è esattamente il con-

trario di quello che lei sta sostenendo. Infatti, tutte le volte che si è aperta una discussione in questi termini è stato applicato l'articolo 37 del regolamento che recita che i ministri « hanno diritto di parlare ogni volta che lo richiedono ». Al di fuori delle dichiarazioni di voto, i parlamentari non possono intervenire sulla dichiarazione del ministro ogni volta che un ministro esercita il suo diritto di prendere la parola - ogni volta che lo richiede - ex articolo 37 (e naturalmente il Presidente deve ottemperare).

Ci troviamo proprio nella situazione nella quale il ministro può intervenire per una precisazione, senza che questo riapra il dibattito.

Il seguito del dibattito è rinviato alla seduta di domani.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 settembre 2000, n. 265, recante misure urgenti per i settori dell'autotrasporto e della pesca (approvato dal Senato) (7401) (Ore 22,40).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 settembre 2000, n. 265, recante misure urgenti per i settori dell'autotrasporto e della pesca.

**(Discussione sulle linee generali  
- A.C. 7401)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare di Alleanza nazionale ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Avverto che le Commissioni IX (Trasporti) e XIII (Agricoltura) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

L'onorevole Biricotti, relatore per la IX Commissione ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore per la IX Commissione*. Signor Presidente, farò solo alcune riflessioni su questo provvedimento che reca misure molto importanti per il settore dell'autotrasporto e della pesca, ammortizzando nella misura possibile i maggiori oneri che gravano su di loro in conseguenza dell'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi.

Si tratta di un provvedimento voluto fortemente dalle imprese e sul quale si fanno sentire in maniera pesante le fluttuazioni in aumento del costo del petrolio tanto che, molto spesso, le stesse imprese si trovano in condizioni di gravi difficoltà anche per questa ragione.

Il settore dell'autotrasporto è interessato dagli articoli 1, 2 e 3 che contengono misure agevolative che sono il frutto di un accordo intervenuto alla metà di settembre tra il Governo e le organizzazioni del settore e si fanno carico delle richieste avanzate dalle imprese all'interno di un'azione del Governo volta ad adeguare progressivamente ai prezzi medi europei quello del gasolio, in un complesso quadro di riferimento costituito dalla posizione dell'Unione europea su questo problema.

Con l'articolo 1 si dispone una riduzione di 100 lire al litro per il periodo che va dal 1° settembre al 31 dicembre 2000 dell'accisa sul gasolio per l'autotrazione, utilizzato dagli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa complessiva superiori a 3 e a 5 tonnellate.

Il comma 2 individua la platea dei soggetti destinatari di tale misura. Si tratta di soggetti pubblici che esercitano servizi di trasporto pubblico locale, imprese che svolgono autoservizi di competenza statale, regionale o locale, gli esercenti del servizio di taxi o di noleggio con conducente, di enti pubblici e di imprese che esercitano trasporti a fune in servizio pubblico per trasporto di persone per il periodo 1° ottobre-31 dicembre 2000. Quest'ultima parte è stata introdotta dal Senato.

Il comma 3 stabilisce i limiti quantitativi per la concessione dell'agevolazione ai soggetti esercenti i servizi di taxi e di noleggio con conducente, mentre il comma 4 definisce un meccanismo di adeguamento in via amministrativa della misura dell'accisa.

L'articolo 2 disciplina le modalità di fruizione delle agevolazioni previste.

L'articolo 3 prevede l'istituzione presso il Ministero dei trasporti del fondo per il contenimento dei costi professionali dell'autotrasporto.

È prevista infine la copertura finanziaria per far fronte agli oneri derivanti dal provvedimento. Le misure agevolative previste incidono su materie rilevanti per l'ordinamento comunitario; tuttavia, i contenuti della decisione del Consiglio n. 446/2000 consentono di ritenere gli interventi previsti compatibili con la disciplina comunitaria.

Il provvedimento è urgente perché interviene in una situazione di turbolenza di mercato ed è necessario per fronteggiare emergenze economico-finanziarie di imprese rilevanti per l'economia del nostro paese e per il lavoro e l'occupazione, imprese che sono investite, come quelle dell'autotrasporto, da un processo riformatore che questo Governo ha tentato di attuare ripetutamente con successivi provvedimenti. È un processo che deve puntare ad incentivare l'aggregazione degli operatori e a ridurre il differenziale dei costi tra l'Italia e il resto dell'Europa all'interno di un quadro di indirizzi che molte volte nella nostra Commissione ci siamo dati e che sono contenuti all'interno del piano generale dei trasporti (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Caruano, relatore per la XIII Commissione, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GIOVANNI CARUANO, *Relatore per la XIII Commissione*. Signor Presidente, farò riferimento alla parte che riguarda la XIII Commissione e, cioè, agli articoli 4 e 5. Come osservava l'onorevole Biricotti, il provvedimento si occupa di alcune categorie di lavoratori che si trovano in una

situazione di difficoltà a causa del generalizzato aumento dei costi energetici e di alcuni fenomeni ambientali negativi che hanno impedito una regolare attività. Il provvedimento è anche il risultato di un'intesa raggiunta tra il Ministero delle politiche agricole e le organizzazioni di categoria dei pescatori.

L'articolo 4 del decreto interviene a favore degli operatori costretti all'arresto dell'attività di pesca a seguito della presenza di mucillagine nell'Adriatico, fenomeno che si è concretizzato a partire dal 20 luglio 2000 e che ha colpito in modo particolare le coste che vanno da Brindisi a Trieste. A seguito di questi problemi sono state adottate misure sociali di accompagnamento, tutte compatibili con l'ordinamento comunitario. Infatti è prevista la copertura degli oneri previdenziali ed assistenziali fino a un massimo di 44 giorni di interruzione e il minimo monetario garantito agli imbarcati; per gli armatori l'indennità è commisurata a 30 giorni di interruzione.

Il comma 2 dell'articolo prevede la corresponsione di una indennità di interruzione, che sarà regolata da una decreto ministeriale, estendendola anche agli armatori che abbiano volontariamente effettuato il fermo con attrezzi da posta e circuizione. Il comma 5 interviene sul costo dei prodotti petroliferi con meccanismi che saranno meglio definiti da decreti successivi (credito d'imposta, sgravi contributivi o indennità compensativa ancora da definire) nell'ambito di una previsione di spesa che si aggira sui 41 miliardi e che si prefigge l'obiettivo di ridurre il caro petrolio per mantenere i livelli occupazionali del settore e garantire il minimo monetario per gli imbarcati.

Il Senato ha introdotto il comma 5-*bis* con il quale vengono riconosciuti i benefici della legge n. 30 del 1998 anche alla pesca costiera. Ricordo che questa legge prevedeva benefici soltanto per la pesca oceanica e mediterranea, mentre con questo comma gli stessi benefici sono estesi alla pesca costiera nella misura del 70 per cento attraverso il credito d'imposta, l'ab-

battimento della base imponibile ai fini IRPEF ed IRPEG e sgravi contributivi.

Ritengo utile sottolineare che tale misura, attesa nel settore della pesca, è stata in questi giorni estesa anche agli anni successivi da una norma introdotta nella legge finanziaria. Il comma 6 consente l'attivazione del fondo di solidarietà per le aziende con impianti di allevamenti di molluschi interessati dalla mucillagine. Si prevedono gli stessi benefici per gli armatori, le cooperative ed i titolari di licenza di pesca. I commi successivi prevedono alcuni decreti ministeriali che fisseranno criteri e modalità. Il comma 9 fissa le misure di copertura dei danni che abbiamo descritto. Il comma 11 disciplina le modalità per il premio di liquidazione da arresto definitivo previsto dal regolamento comunitario.

L'articolo 5, infine, prevede che per i disagi determinati dalle interruzioni nei comparti marittimi da Imperia a Reggio Calabria, per la pesca a strascico e volante, siano previste misure sociali sovrapponibili a quelle descritte (la copertura del minimo monetario da corrispondere ai membri dell'equipaggio e gli oneri assistenziali e previdenziali): ci riferiamo all'interruzione che si è verificata dal 2 settembre al 1° ottobre 2000.

Signor Presidente, si tratta di provvedimenti attesi ed importanti; nell'ambito della legge finanziaria in discussione in questi giorni sono state approvate altre misure, quale l'estensione per gli anni 2001, 2002 e 2003 dei benefici della legge n. 30 del 1998 alla pesca costiera, nonché l'esenzione IVA per le importazioni dei prodotti della pesca naturale e conservati; infine, è stata approvata un'altra misura di semplificazione del calcolo dei contributi per i lavoratori della pesca marittima nelle acque interne.

Inoltre, mi propongo di presentare un ordine del giorno che corregga la doppia copertura prevista al comma 9 dell'articolo 5-*bis*.

Per i motivi esposti, credo vi siano tutte le giuste ragioni per rendere un servizio al settore della pesca, che è in grande difficoltà, nonché per attuare la

misure a sostegno dell'autotrasporto. Ritengo giusto, dunque, convertire in tempo utile il decreto-legge al nostro esame.

**PRESIDENTE.** Prendo atto che i rappresentanti del Governo si riservano di intervenire in fase di replica.

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

**GIANLUIGI SCALTRITTI.** Signor Presidente, vorrei anticipare che mi occuperò prevalentemente degli articoli finali del provvedimento, riguardanti la pesca. Per quanto riguarda le misure relative all'autotrasporto (colpito dagli aumenti del prezzo dei prodotti petroliferi), quel settore trova un pannicello caldo nel provvedimento in esame, ma dovrebbe aspirare ad una regolamentazione in prospettiva europea.

Vorrei, dunque, ricordare che la pesca marittima professionale ha subito in questi anni calamità continue, dovute agli eventi bellici nei Balcani, che hanno causato addirittura la dispersione di ordigni inesplosi sul fondo marino: ciò ha creato incidenti e ha costretto alla sospensione dell'attività di pesca per lunghi periodi. In tale contesto, il Governo ha incontrato gravi difficoltà, non solo nel prevenire gli incidenti (in quanto era a conoscenza della dispersione di ordigni bellici sul fondo marino), ma ha dimostrato una certa lentezza burocratica nel liquidare gli indennizzi ed ha consentito che vi fosse un lungo periodo di fermo bellico.

A questo si è aggiunto, poi, l'evento mucillagine, che ormai si ripete frequentemente, soprattutto nel mare Adriatico, così come il problema di cui ci stiamo occupando, ossia il notevole aumento del prezzo del gasolio per la pesca, che non è addizionato da accise, ma che purtroppo incide sui costi delle imprese del settore in maniera consistente. Addirittura, con l'aumento di questo costo le imprese hanno perso redditività. Ciò che è grave e che ha una forte ricaduta sociale è che nel settore della pesca vige il contratto « alla parte », il che significa che, tolti i costi di gestione dell'impresa di pesca, l'utile ri-

manente viene suddiviso tra l'armatore ed i componenti l'equipaggio, quindi c'è una forte ricaduta sociale. Tra l'altro, la pesca non riesce a recuperare l'aumento dei costi nel prezzo di vendita, in quanto il prezzo del pescato è normalmente soggetto al mercato.

Detto questo, il comportamento del Governo non è mai stato di previsione, ma ha sempre seguito una cultura dell'emergenza, che ha portato la pesca ad affrontare le situazioni sempre successivamente al loro verificarsi. In questo caso, addirittura, per mitigare l'aumento del prezzo del gasolio si prelevano risorse già stanziare per il settore stesso e prevalentemente dal sesto piano triennale della pesca e dell'acquacoltura. Quindi, non si portano risorse nuove, ma si utilizzano risorse già esistenti nel settore. Questo è un ulteriore esempio della continua disattenzione da parte del Governo.

Comunque, il provvedimento è atteso, quindi noi non ci opporremo alla sua approvazione, anche se non siamo d'accordo sul modo in cui è stato elaborato. Siamo contenti che la nostra azione sulla manovra finanziaria abbia portato alla maturazione di un intervento che estende i benefici della pesca mediterranea anche alla pesca costiera, visto che abbiamo condotto questa azione fin dal 1998: esiste infatti una proposta di legge a firma di tutto il gruppo parlamentare di Forza Italia, ma anche dell'intero Polo, addirittura anche dei Popolari, che appunto prevede l'estensione dei benefici della pesca mediterranea anche alla pesca costiera ravvicinata e locale, quindi alla nostra pesca nazionale. Purtroppo tale proposta non fu accolta nel 1998, altrimenti avremmo guadagnato alcuni anni con questo intervento strutturale a favore del settore.

Spero che venga immediatamente emanato quel decreto ministeriale che dovrà distribuire i 41 miliardi e mezzo. Sono convinto che non verranno distribuiti secondo i criteri della legge n. 30 del 1998, bensì in base alla potenza motore, perché questo è il modo più immediato per arrivare agli operatori e non ricadere

negli errori burocratici che hanno sempre fatto ritardare la corresponsione delle indennità.

Noi proporremo comunque un emendamento perché riteniamo che questo provvedimento abbia una carenza fondamentale: gli indennizzi sono soggetti a tassazione. Al contrario, sia nel provvedimento relativo al fermo bellico — in relazione al quale un nostro emendamento corresse ancora una volta questo errore —, sia precedentemente, gli indennizzi normalmente non concorrevano alla formazione del reddito e della base imponibile. Proporremmo quindi un emendamento in tal senso, auspicando che vi sia un atteggiamento positivo da parte del Governo, come ci sarebbe da parte nostra la disponibilità a trasformare l'emendamento in un ordine del giorno. In ogni modo, riteniamo che questo punto sia fondante affinché l'indennizzo sia pieno per questo settore, che non è stato certo avvantaggiato dalla politica europea condotta dal Governo italiano — che è sempre stata perdente —, né dai problemi ambientali, né dalle politiche dei paesi frontalieri nell'area mediterranea, in cui abbiamo perso la nostra *leadership*.

Avevo promesso una brevità di intervento che non ho mantenuto. Spero che l'appello che ho lanciato nei miei emendamenti, il cui contenuto sarà trasfuso in un ordine del giorno, venga raccolto dal Governo.

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

**ELENA CIAPUSCI.** Signor Presidente, cercherò di essere molto più breve di chi mi ha preceduto, anche per riguardo alla cortesia che mi ha fatto l'onorevole Aloï facendomi intervenire prima.

Ho già avuto modo di esprimere il mio parere su questo decreto-legge in Commissione, dove ho sollevato alcune osservazioni. Restiamo sempre meravigliati del fatto che nel nostro paese le questioni che riguardano settori importanti della nostra economia vengano affrontate con provvedimenti di urgenza. Ciò accade perché

non abbiamo una chiara politica di intervento e, per quanto riguarda il settore dell'autotrasporto, non è stata fatta un'attenta valutazione degli effetti della legge n. 454 del 1997, vale a dire quella legge che consideravamo una legge di ristrutturazione del settore e che invece ha registrato carenze croniche nei confronti delle quali siamo dovuti intervenire tutti gli anni con leggi o decreti-legge: ciò significa che questa legge non ha funzionato e che continua a non funzionare.

Per entrare nel merito del decreto-legge al nostro esame, esprimo alcune perplessità in relazione alla sua compatibilità con le direttive emanate dall'Unione europea. La collega Biricotti ha affermato con certezza che non devono esservi perplessità, ma io resto titubante, in vista dell'approvazione del provvedimento, attualmente all'esame del Senato, concernente il *bonus* fiscale in favore dell'autotrasporto. Negli anni precedenti, infatti, vi erano stati provvedimenti in tal senso i quali, tuttavia, confliggevano con la normativa europea: così gli autotrasportatori — naturalmente solo quelli che continuano ad operare nel settore — saranno costretti a restituire gli sgravi fiscali ottenuti. Ricordo altresì che la legge n. 454 del 1997 metteva a disposizione dei trasportatori che avevano intenzione di abbandonare l'attività ingenti somme.

Per quanto riguarda il decreto-legge al nostro esame, vorrei sottolineare che il parere espresso dalla VI Commissione ha rilevato come «la formulazione di cui al comma 1 dell'articolo 2 non consenta una precisa individuazione del regolamento alla cui disciplina si fa rinvio ai fini della fruizione del beneficio di cui all'articolo 1». Tale preoccupazione è stata rilevata in Commissione ed annuncio la presentazione di un emendamento di cui trasferirò il contenuto in un ordine del giorno — per abbreviare l'iter del provvedimento che è atteso dalle associazioni di categoria e dai comparti della pesca e dell'autotrasporto —, sperando che il Governo lo accolga e gli dia seguito già in sede di legge finanziaria, visto che ve ne è l'opportunità. L'emendamento è già stato pre-

sentato in Commissione ed è volto a rendere disponibili i finanziamenti messi a disposizione, come credo che entrasse anche nelle intenzioni del Senato che ha apportato una modifica al comma 1 dell'articolo 2.

Purtroppo con l'impianto fiscale che esiste nel nostro paese questa parte non sarà immediatamente disponibile perché, se il credito d'imposta non è accertato, non è possibile usufruirne immediatamente. In ogni caso ripresenterò l'emendamento di cui ho parlato.

Vista l'ora tarda, concludo il mio intervento riservandomi di intervenire nuovamente in sede di esame degli emendamenti per approfondire le mie considerazioni.

Infine, colgo l'occasione per ricordare al sottosegretario Angelini che le leggi le fanno i parlamentari, anche se concordandole con le associazioni di categoria. A volte magari ci sbagliamo. Spero che le valutazioni che ho poc'anzi portato alla sua attenzione possano essere accolte positivamente nel prosieguo dell'esame del provvedimento.

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

FORTUNATO ALOI. *Dulcis in fundo* oppure *in cauda venenum*? Non saprei dire.

PRESIDENTE. Non esageriamo!

FORTUNATO ALOI. È una battuta, onorevole Presidente!

PRESIDENTE. Il *dulcis* lo riferiamo alla collega che ha appena finito di parlare.

FORTUNATO ALOI. Mi auguro che sia *dulcis in fundo* (*Commenti*). Rivolgendomi a qualcuno che pensa male dirò *in cauda venenum*.

Ma al di là di queste battute che a quest'ora ritengo siano causate anche da una giornata faticosa ...

PRESIDENTE. Chissà dopo, onorevole Aloï, visto che ci sono altri sette interventi!

FORTUNATO ALOI. La finanziaria fa sentire il suo peso, anche se il discorso certamente non mi riguarda!

Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, il decreto-legge al nostro esame è stato approvato dal Senato con qualche modifica. Ad esempio è stato aggiunto l'articolo 5-*bis* che prevede l'estensione degli effetti della legge n. 30 del 1998. Ed è questa la legge che tiene campo perché è stata citata a più riprese; è una norma che per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare estende i benefici della legge n. 30 del 1998 per un periodo di due mesi, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, alle imprese che esercitano la pesca costiera. L'onere che ne deriva è di 10 miliardi.

Era questa una carenza certamente rilevante alla quale si è ritenuto di sopperire con questa estensione normativa.

Un altro elemento di novità è costituito dal comma *c-bis* all'articolo 1, con il quale si prevede dal 1° ottobre 2000 al 31 dicembre dello stesso anno una riduzione del prezzo del gasolio nella misura di 100 lire al litro.

Il comma *c-bis* introdotto dal Senato estende la normativa agli enti pubblici e alle imprese esercenti trasporti a fune in servizio pubblico per trasporto di persone limitatamente, come ho appena detto, al periodo dal 1° ottobre 2000 al 31 dicembre 2000. Come si vede il concetto di bimestre si ripete.

A questo punto si devono considerare due aspetti. Il primo concerne l'esiguità della riduzione, cosa che le varie forze politiche, ma soprattutto l'opposizione hanno fatto presente anche nelle Commissioni agricoltura e trasporti.

Il secondo aspetto attiene al tempo limitato del beneficio (due mesi). Si è detto che così non è. Noi abbiamo voluto comunque sottolineare questo fatto perché esso testimonia che ci troviamo in

una fase di emergenza estrema. Un discorso diverso deve essere fatto per il settore della pesca che riguarda la Commissione di cui faccio parte. Ci troviamo di fronte ad un settore profondamente in crisi, soprattutto in considerazione dell'aumento rilevante dei costi energetici.

L'articolo 4, al primo comma, prevede interventi a favore degli operatori, a causa della presenza di mucillagini in Adriatico. Su questo tema abbiamo anche approvato un provvedimento legislativo che prevede interventi nel campo previdenziale ed assistenziale per un periodo massimo di 44 giorni di interruzione tecnica. Ci muoviamo, quindi, in un ambito cronologico piuttosto limitato.

L'articolo 5 prevede l'intervento sul costo dei prodotti petroliferi con credito di imposta, sgravi contributivi e indennità compensative — richiamo letteralmente il testo — « per un onere di 41 miliardi al fine di assicurare un minimo monetario agli imbarcati ».

Ho ricordato l'articolo 5-*bis* introdotto dal Senato in base al quale, richiamandosi alla legge n. 30 del 1998, sono estesi i benefici fiscali a favore della pesca mediterranea oceanica anche alla pesca costiera. A questo proposito, come ha ricordato il relatore, nel dibattito sulla finanziaria sono stati presentati emendamenti che, purtroppo, non sono stati accolti. In Commissione si era detto che la normativa contenuta nella finanziaria avrebbe dovuto tenere conto del provvedimento al nostro esame.

Un'altra questione riguarda l'articolo 5 che prevede una misura di accompagnamento sociale per le navi abilitate alla pesca a strascico o a volante che abbiano sospeso le attività di pesca per almeno 30 giorni consecutivi. Ho presentato un emendamento al riguardo, sulla cui copertura ho discusso anche con il relatore. Chiedo che si aumentino di 5 miliardi i 10 previsti per questo delicato settore. Sappiamo che la legge fa riferimento ai compartimenti di Imperia e di Reggio Calabria; tale riferimento deve tenere presente il dato della copertura del minimo monetario garantito che si deve corrispon-

dere ai membri degli equipaggi con i relativi oneri previdenziali ed assistenziali ed è questa la *ratio* dell'emendamento che ho presentato. In alcune zone, i danni subiti dai pescatori — penso soprattutto a Bagnara e alla mia terra — sono molto rilevanti.

Vi è, poi, ovviamente, la mannaia europea: sappiamo, infatti, che in questo settore l'Europa è feroce. Al riguardo, voglio sottolineare il relativo ottimismo della relatrice, quando afferma che a suo avviso non si deve creare una situazione di conflittualità rispetto alla normativa europea. Penso in proposito alla procedura d'infrazione, a volte perversa, che spesso colpisce nel settore dell'agricoltura: abbiamo constatato più volte, per quanto riguarda il bergamotto ed altri prodotti, che l'Europa è feroce da questo punto di vista. Quindi, deve essere tenuta presente la necessità di una salvaguardia in questo ambito, perché diversamente potremmo avere problemi.

Questo è il quadro (ho il dovere di essere sintetico), che, con riferimento ai due settori dell'autotrasporto e della pesca, deve essere tenuto presente. Il provvedimento in esame è comunque d'emergenza e, purtroppo, in questi mesi ed anni, ci siamo mossi proprio sul piano dell'emergenza. Anche in questo caso, lo stesso fatto che il decreto-legge in esame debba essere convertito in legge in un certo termine indica che siamo di fronte ancora una volta ad un provvedimento d'emergenza, che non può esaurire la problematica dell'autotrasporto e della pesca. Invece, come sa l'amico Scaltritti, in ordine al piano triennale e ad altri provvedimenti, ci siamo mossi in maniera tale da poter dare risposte non provvisorie per il settore della pesca e più in generale dell'agricoltura. Tuttavia il provvedimento in esame, con il quale in qualche modo si affrontano i problemi di due settori e si risponde alla pressione delle categorie interessate, viene considerato con attenzione dal gruppo di Alleanza nazionale, pur non potendo rappresentare la soluzione dei problemi: è un fatto meramente

parziale, provvisorio, che non dà risposte alle problematiche dell'autotrasporto e della pesca.

Queste annotazioni volevo rassegnare alla Camera, perché riteniamo di dover portare il nostro contributo migliorativo nel senso indicato, anche attraverso i nostri emendamenti nella misura in cui sarà possibile approvarli: da parte nostra, non vi sono posizioni precostituite, mentre vi è la volontà di dare una risposta alle categorie interessate, le quali aspettano la boccata d'ossigeno che questo provvedimento può offrire.

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

**ETTORE PERETTI.** Signor Presidente, solo poche battute da parte mia, ma sufficienti, credo, per testimoniare l'attenzione che poniamo ai due settori interessati dal provvedimento in esame, l'autotrasporto e la pesca. Crediamo che, tutto sommato, questo provvedimento sia collegato alla discussione in svolgimento in questi giorni sul disegno di legge finanziaria, se non altro perché ne segue in qualche misura sia gli obiettivi sia la fisionomia. Da questo punto di vista siamo abbastanza critici perché riteniamo che la legge finanziaria e tutti i provvedimenti che riguardano la politica economica del Governo siano accomunati da una grande improvvisazione, da superficialità e soprattutto da grande inefficacia. In particolare, riteniamo che non vi sia un grande collegamento fra le misure della legge finanziaria e la politica economica e sociale del Governo e lo si è visto anche oggi nella discussione. Ad esempio, il settore dei trasporti è molto trascurato nel nostro paese, mentre dovrebbe esserci un collegamento stretto tra la politica dei trasporti e la politica economica. In questi anni abbiamo assistito ad una crescita, anche se disordinata della nostra economia, ma il sistema dei trasporti è rimasto fermo a molti anni fa. Manca una politica dei trasporti, che sia in grado di costruire e di recuperare il *gap* strutturale del nostro paese. Anche dal punto di vista del

sostegno alle imprese del settore, ritengo che il Governo con la sua politica sia molto in ritardo e, oggi, vi è una difficoltà a considerare il legame esistente fra il costo del carburante, i problemi di inflazione e la fiscalità, nonché la competitività che le imprese di trasporto si trovano ad affrontare in questo momento.

Credo che il provvedimento in esame cerchi di risolvere questi problemi; tuttavia, siamo perplessi perché non riteniamo che la quantificazione delle misure sia sufficiente per conseguire i risultati che si propongono.

Un altro aspetto è quello legato alla pesca, che riteniamo altrettanto importante. La pesca è, per così dire, la figlia minore del settore primario, la figlia minore dell'economia e credo che, invece, tale settore dovrebbe essere maggiormente considerato perché fa parte di una fisionomia tipica, di un'economia tipica del nostro paese. In tale settore il rincaro del petrolio ha prodotto difficoltà nella competitività. Anche in questo caso, vi è stato un forte peggioramento dovuto alla fiscalità. Il provvedimento in esame cerca di recuperare il tempo perduto e di andare incontro al tentativo di ammortizzare i fenomeni ambientali che hanno riguardato il settore della pesca. Anche in questo caso, ci auguriamo che gli interventi possano essere sufficienti. Ci preoccupano due aspetti del provvedimento in esame. Innanzitutto — come è già stato rilevato da alcuni colleghi — la copertura che non aggiunge risorse al settore, ma le ridistribuisce nell'ambito delle dotazioni già presenti nella finanziaria e nel bilancio dello Stato. In secondo luogo, la preoccupazione che la corresponsione dell'indennità, così come prevista, possa incidere sulla base imponibile degli operatori del settore e, quindi, al danno ricevuto possa aggiungersi anche la beffa dell'effetto negativo di un provvedimento che, invece, dovrebbe avere un intento risarcitorio.

Con l'attenzione a questi due aspetti, non ostacoleremo il provvedimento, sperando che possa essere seguito da misure molto più incisive.

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

GIORGIO MALENTACCHI. Signor Presidente, colleghi, Rifondazione comunista pone da sempre molta attenzione ai settori dei trasporti e della pesca. Mi avvarrò del contributo del collega Boghetta per quanto riguarda la prima parte del decreto-legge n. 265 del 26 settembre 2000, in conversione, recante misure urgenti per i settori dell'autotrasporto e della pesca.

Il provvedimento in esame — lo ripetiamo — evidenzia l'atteggiamento contraddittorio delle forze politiche appartenenti sia all'Ulivo sia alla Casa delle libertà che, mentre da un lato professano principi di liberismo economico, dall'altro, intervengono con provvedimenti di urgenza sul livello dei prezzi determinato dalle stesse dinamiche di mercato. Si rivela così il palese contrasto tra le posizioni di principio e le scelte politiche concretamente assunte.

Sempre nell'ottica della logica di mercato il provvedimento altera i meccanismi della concorrenza appalesandosi come un intervento di carattere settoriale ed intimamente contraddittorio. Le misure agevolative previste non interessano, infatti, l'intero settore del trasporto e non considerano come il prezzo sostenuto per il trasporto costituisca in realtà una quota parte del prezzo finale delle merci.

L'intervento normativo in questione, sebbene direttamente finalizzato ad agevolare l'autotrasporto, favorisce indirettamente il settore industriale riducendo i costi sopportati dai soggetti produttori e dai distributori, secondo un approccio a tali problemi da considerarsi non corretto.

Infine, il Governo, invece di aumentare le tariffe riconosciute agli autotrasportatori, considerate eccessivamente basse dagli operatori del settore, intende varare una misura agevolativa di carattere parziale e temporaneo senza risolvere in radice i problemi di un settore che, per stesso riconoscimento degli interessati, opera da tempo sotto costo.

Per quanto riguarda poi il trasporto pubblico locale, occorre adottare cambia-

menti normativi in modo da sottrarre il prezzo del gasolio alle fluttuazioni di mercato, poiché, in caso contrario, si dovrebbero ridurre i servizi o aumentare le tariffe.

Signor Presidente, il provvedimento non affronta inoltre in alcun modo il problema più generale relativo alla definizione di una politica generale di trasporti, limitandosi ad interventi contraddittori con la stessa linea strategica che dovrebbe caratterizzare, almeno nelle intenzioni, l'azione del Governo in materia.

Per la seconda parte, riguardante il settore della pesca, completerò la riflessione avviata dalle considerazioni di Boghetta. La memoria torna allora al lavoro svolto dalla XIII Commissione con l'indagine conoscitiva sulla pesca e l'acquacoltura ed ai suoi obiettivi.

Leggo testualmente — mi piace ricordarlo — dal documento conclusivo approvato dalla Commissione: « Con l'indagine la Commissione ha acquisito notizie, informazioni ed elementi di conoscenza sulla pesca marittima anche in relazione ai problemi derivanti dall'applicazione dei trattati internazionali e dal fermo biologico e sull'acquacoltura in acque dolci e salmastre ». L'indagine si è posta innanzitutto l'obiettivo di colmare in qualche modo un vuoto, dal momento che il Parlamento non si è mai occupato in modo organico di questo settore, nonostante il nostro paese abbia ben ottomila chilometri di coste, molti problemi legati al mare e probabilmente anche un debito nei confronti del settore che coinvolge il mare e la pesca sia in termini economici che in termini politici. Si è infatti ampiamente sottolineata la scarsa attenzione dedicata ad un settore che è parte della storia e della tradizione italiana.

Ancora: l'obiettivo di questa indagine conoscitiva è stato quello di approfondire tutti gli aspetti socioeconomici, produttivi, ambientali e culturali del comparto ittico anche al fine di individuare i possibili ambiti di intervento di una legge di riforma dell'intero settore.

Tutto ciò che ho detto serve a rimarcare la nostra perplessità e contrarietà.

Ancora una volta sono state scelte strade consumate che dovevano essere abbandonate, quella dell'urgenza e del decreto-legge, ed una ben più grave, a mio giudizio, quella emendativa alla legge finanziaria per il 2001 con un uso del settore strumentale e — lasciatemelo dire e non solo pensare — clientelare con le categorie, visto l'avvicinarsi della scadenza elettorale, rinunciando così di fatto — piaccia o meno — al confronto su proposte di legge. Le motivazioni concernenti l'articolo che riguarda la pesca sono, in sintesi, quelle ricordate; mi riferisco, pertanto, all'arresto temporaneo dell'attività di pesca dal 20 luglio 2000 a causa dell'emergenza ambientale. Esse hanno anche un retroterra — alcuni lo hanno ricordato — rappresentato dal fermo bellico dell'anno scorso. Mi sembra, pertanto, che questo settore abbia sofferto di quelle carenze strutturali delle quali mi sono fatto carico.

Le provvidenze concernono misure sociali di copertura di oneri assistenziali e previdenziali, nonché una misura diretta ad attenuare l'impatto derivante dal costo dei prodotti petroliferi, istituita limitatamente al 2000; quest'ultima è, per certi versi, una misura sociale di accompagnamento, diretta ad assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali, anche con riferimento al minimo salariale garantito agli imbarcati nelle navi da pesca ed ai relativi oneri previdenziali.

In conclusione, signor Presidente, appare evidente che l'economia ittica va considerata come una vera e propria filiera, cosa che finora non è stata mai fatta (mi riferisco, evidentemente, anche al passato, pure remoto). Pertanto, sembra del tutto inadeguata, secondo noi, la politica adottata dal Governo di centrosinistra fino a questo momento per un settore che abbisogna di un'adeguata e seria ristrutturazione, anche attraverso un investimento in termini di nuove risorse finanziarie che, a nostro giudizio, rappresentano il completamento di tale ristrutturazione.

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

**(Repliche del Governo - A.C. 7401)**

PRESIDENTE. Prendo atto che il relatore per la IX Commissione, onorevole Biricotti, ed il relatore per la XIII Commissione, onorevole Caruano, hanno rinunciato alla replica.

Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, ringrazio i relatori per la concisione e la precisione delle loro relazioni e coloro che sono intervenuti per il contributo fornito e per l'atteggiamento costruttivo che hanno tenuto nel corso della discussione.

Farò tre rapidissime osservazioni. L'onorevole Aloï ha parlato di somma irrisoria. Essendo l'onorevole Aloï molto attento alle vicende parlamentari, saprà bene che questo decreto-legge segue ad un provvedimento di un anno fa che stanziava 400 miliardi ed ai 400 miliardi appostati in finanziaria, che si riferiscono all'accordo raggiunto nel giugno scorso con gli autotrasportatori. Questo, naturalmente, è un intervento di emergenza dovuto alla lievitazione del costo del petrolio, alla fibrillazione dei mercati; su questa base, il Governo ha deciso di intervenire, accompagnando tale iniziativa con un'azione svolta a livello internazionale e tesa ad affrontare, a livello europeo, il tema della coerenza e dell'armonizzazione degli interventi adottati nei vari paesi, al fine di evitare competizioni falsate fra gli autotrasportatori dei diversi paesi europei. Certo, questa misura vale per un tempo limitato, perché tutti ci auguriamo che il costo del petrolio diminuisca e che non siano necessari, a gennaio, ulteriori interventi in questo senso; naturalmente, in quel momento

valuteremo la situazione. È in corso una discussione e vi sono segnali che ci auguriamo possano essere positivi.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Ciapusci, è chiaro che il Governo, relativamente all'autotrasporto, si muove su due versanti: il primo è quello della riorganizzazione del settore, con la legge n. 454 (poi faremo il punto sulla sua applicazione e sui risultati conseguiti); il secondo versante attiene, invece, alla diminuzione dei costi per equiparare, progressivamente, i costi dell'autotrasporto italiano a quelli dell'autotrasporto europeo, cosa che stiamo facendo con gli interventi che si sono succeduti in quest'ultimo anno.

Per quanto riguarda la domanda relativa al regolamento di attuazione ed alla *carbon tax*, con la procedura di rimborso e con l'intervento deciso al Senato si sono volute accelerare ulteriormente le procedure, dando risposte e tenendo conto delle osservazioni che i rappresentanti del mondo dell'autotrasporto hanno svolto il che, naturalmente, non impedisce al Parlamento di intervenire. Il Governo ha ritenuto opportuno tenere conto di dette osservazioni e di tradurle in un emendamento, presentato al Senato. Infine, voglio semplicemente raccomandare a tutti i gruppi la necessità di approvare rapidamente questo provvedimento per dare la risposta da tutti attesa.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per le politiche agricole e forestali.

**ROBERTO BORRONI, Sottosegretario di Stato per le politiche agricole e forestali.** Interverrò molto brevemente perché da un canto non mi pare che siano venute obiezioni di fondo all'impianto del decreto-legge e che dall'altro sia stata espressa soddisfazione per gli emendamenti approvati nella legge finanziaria che riguardano il settore della pesca.

Ricordo che da parte di alcuni colleghi sono venute delle critiche relativamente alle scelte di politica generale in materia di pesca ed allo sforzo compiuto dal

Governo per iniziative volte a modernizzare il settore. Mi limito a far presente a tale riguardo che di recente è stata prevista l'introduzione, nel comparto della pesca e dell'agricoltura, degli strumenti della contrattazione programmata e dei patti territoriali, proprio allo scopo di agevolare lo sviluppo e la ripresa in termini strutturali del settore. Credo che questo debba essere ricordato perché è un obiettivo che è stato perseguito non solo dal Governo, ma anche dal Parlamento (*Applausi*).

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

Spero che i colleghi iscritti a parlare sul prossimo provvedimento seguano l'esempio del sottosegretario Borroni, se vogliono meritare gli applausi dei presenti.

**Discussione del disegno di legge: S. 4817 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2000, n. 268, recante misure urgenti in materia di imposta sui redditi delle persone fisiche e di accise (approvato dal Senato) (7395) (ore 23,33).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2000, n. 268, recante misure urgenti in materia di imposta sui redditi delle persone fisiche e di accise.

**(Discussione sulle linee generali – A.C. 7395)**

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare di Forza Italia ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Avverto che la VI Commissione (Finanze) si intende autorizzata a riferire oralmente.

L'onorevole Benvenuto ha facoltà di svolgere la relazione.

GIORGIO BENVENUTO, *Relatore*. Signor Presidente, il provvedimento al nostro esame è volto a convertire in legge il decreto-legge che contiene misure urgenti in materia di IRPEF e di accise, il quale in sostanza anticipa l'impegno contenuto nella legge finanziaria per il 2001 di diminuire la pressione fiscale grazie alle maggiori entrate che sono il risultato dell'emersione della base imponibile per effetto della lotta all'elusione ed all'evasione fiscale.

Ricordo che il decreto-legge, che si lega a quello precedentemente discusso ed anche alla legge finanziaria per il 2001, è stato preceduto dall'approvazione del documento di programmazione economico-finanziaria per il 2001-2004 ed è rispettoso della legge sull'assestamento di bilancio, che ha tenuto conto dell'andamento del gettito tributario e degli scostamenti che si sono determinati rispetto alle previsioni formulate nella stessa nota di assestamento del bilancio. Il decreto — passo rapidamente ad una rapida indicazione — è stato approvato dal Senato che ha introdotto alcune modifiche. In particolare, scorrendo il contenuto del decreto-legge, l'articolo 01, che è stato introdotto al Senato, stabilisce che le norme dello statuto del contribuente, in quanto incompatibili, non si applicano al contenuto del presente decreto.

L'articolo 1, che è il più rilevante per la sua dimensione economica e per il suo significato, reca le disposizioni che modificano gli scaglioni di reddito ai fini IRPEF e ne modifica anche le detrazioni per lavoro dipendente e per lavoro autonomo.

Al primo comma si innalza il limite massimo relativo al primo scaglione di reddito IRPEF da 15 a 20 milioni, mentre l'aliquota di riferimento resta invariata al 18,5 per cento.

Voglio ricordare che queste disposizioni sono poi riprese con una portata più ampia nella legge finanziaria per il 2001 che è in corso di discussione alla Camera.

Il comma 2 modifica le detrazioni per quanto riguarda il lavoro dipendente alla lettera a) e, per quanto riguarda il reddito da lavoro autonomo e d'impresa, alla lettera b).

Il comma 3 stabilisce che il recupero del maggior gettito versato nel corso dell'anno sia effettuato in sede di conguaglio e opportunamente viene stabilito che la diminuzione delle tasse fino ad un misura non superiore a 350 mila lire venga effettuata nel mese di novembre risolvendo così il problema delle differenti scadenze che oggi esistono per le operazioni di conguaglio.

Per consentire ai contribuenti che non sono lavoratori dipendenti di usufruire di queste misure che diminuiscono le tasse già nel 2000 sono modificate le misure dell'acconto IRPEF (che già era stato portato per il 2000 dal 98 al 92 per cento), che viene portato all'87 per cento; il comma 5 prevede che l'acconto IRAP scenda dal 98 al 95 per cento e l'acconto IRPEG dal 98 al 93 per cento.

Al Senato è stato introdotto un articolo 1-*bis* per risolvere il problema dei cosiddetti capienti. È una misura che riguarda più di 3 milioni di soggetti interessati. Questa misura consente di dare ai titolari di pensioni di importo non superiore al trattamento minimo una somma fino a 200 mila lire. Questa somma verrà erogata dagli enti pensionistici (la gran parte verrà erogata dall'INPS) in sede di erogazione della tredicesima mensilità ovvero dell'ultima mensilità corrisposta nel corso dell'anno. Questo importo è esente da qualsiasi imposta e non concorre (questo è importate sottolinearlo) non solo alla formazione del reddito, ma neppure ai fini della corresponsione delle prestazioni previdenziali e assistenziali. Il titolo per la erogazione di questa somma è quello di un rimborso forfettario per le maggiori entrate affluite all'erario a titolo di imposta sul valore aggiunto.

Si era molto discusso sia al Senato sia nella stessa Commissione finanze in altre occasioni se si potesse trovare un altro