

Questo provvedimento — come altri — continua soprattutto a rimandare nel tempo l'avvio di una riforma compiuta del comparto, una riforma che non arriva mai per un settore che rischia di essere esposto ad una competizione durissima senza essere aiutato a superare la sua intrinseca fragilità. Si continuano cioè a prospettare semplici rinvii invece di indicare riforme: penso alla riforma del sistema tariffario; penso ad una diversa struttura fiscale che permetta di elevare la dimensione d'impresa e la sua solidità organizzativa e finanziaria in un contesto europeo di liberalizzazione; penso all'innegabile urgenza di una riforma organica in materia di accise, guardando, da una parte, alla posizione Ecofin del febbraio 2001 (con deroghe e vincoli imposti per gli anni 2001 e 2002 al fine di giungere nel 2003 ad un'aliquota ormai armonizzata) e, dall'altra, al bisogno di recupero di competitività delle imprese nazionali, che soffrono per un'aliquota sulle accise tra le più alte d'Europa, fatta eccezione per la Gran Bretagna; penso infine alla grande questione del *bonus* fiscale e dei procedimenti di infrazione ormai avviati dall'Unione europea, che prevedono la restituzione, a partire dal 1992 e per gli anni successivi, di una cifra pari a circa 1.500 miliardi. Per questa restituzione i tempi si stanno facendo strettissimi: cosa intende fare il Governo nei prossimi giorni?

Queste sono le domande che attraversano ed inquietano questo delicato comparto. Tale interrogativo sul futuro del settore pesa come una montagna se leggiamo il documento di programmazione economico-finanziaria. Infatti, in tale documento, che dovrebbe delineare i profili della programmazione fino a fine legislatura, non compare, nemmeno per cenno, per richiamo, per nota a margine, la parola autotrasporto. Il grande annuncio di rapide riforme si trasforma in tale documento in un silenzio assoluto. Questo è il vero buco! Non quelli che di volta in volta — lo sentiremo anche in riferimento a questo comparto — vengono agitati per nascondere un'incapacità di scelta.

Signor Presidente, come nella vita, c'è un tempo per discutere e un tempo per decidere; c'è un tempo per la polemica sul passato ed un tempo per la responsabilità per l'oggi e per il futuro; c'è un tempo per la campagna elettorale e c'è un tempo, per chi ha vinto le elezioni, per governare. Questo, per il Governo, è il tempo di scegliere, di assumersi le proprie responsabilità, di governare.

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini, mi compiaccio per la sua elevata citazione biblica.

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

GIORGIO BORNACIN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avendo seguito con molta attenzione gli interventi svolti dal relatore, dal collega della Lega e, soprattutto, dai due colleghi dell'opposizione, onorevoli Susini e Raffaldini, permetta anche a me di fare una citazione. Intendo richiamarmi al Vangelo, oppure a *Le nuvole* di Aristofane: in questi testi si legge di colui che è così bravo nel vedere la pagliuzza nell'occhio di chi ha di fronte e che, però, non riesce a vedere la trave che ha nel proprio; o, ancora, di colui che è così bravo a viaggiare con il naso o con la testa fra le nuvole e che, contemporaneamente, inciampa nelle pozzanghere.

Dico questo perché, se è pur vero che avremmo preferito tutti un provvedimento diverso da un decreto-legge di questo tipo, è altrettanto vero — dato che nell'altro ramo del Parlamento ho avuto modo di seguire per cinque anni la politica dell'autotrasporto e del trasporto sviluppata dal precedente Governo — che chi è causa del suo male deve piangere se stesso. Per cinque anni abbiamo visto susseguirsi tutta una serie di provvedimenti che a volte si contraddicevano l'uno con l'altro; provvedimenti episodici, di piccolo momento che inseguivano le crisi anziché prevenirle. E non parliamo poi della legge di riforma n. 454 del 1997 (ne è passata di acqua sotto i ponti!) che, visto che se siamo qui a discutere di questo provvedimento, dobbiamo dire che è completa-

mente fallita, se è vero com'è vero che è largamente inapplicata e se è altrettanto vero che gran parte degli stanziamenti in essa previsti risultano, allo stato attuale, completamente non spesi.

Quanto alla parola « autotrasporto », sfido i colleghi a cercarla in quel libro dei sogni o degli incubi che è il piano generale dei trasporti varato dall'ultimo Governo, nel quale sfido chiunque a trovare qualsiasi tipo di scelta di campo nel mondo dell'autotrasporto o in quello del trasporto in generale: non vi è una scelta fra il ferro e la gomma né a favore dell'autotrasporto. In altri termini, questo Governo ha ereditato una situazione completamente caotica e si è trovato a varare un provvedimento sull'onda di un minacciato sciopero da parte degli operatori del settore. Mi domando cosa avrebbero detto i colleghi Susini e Raffaldini se il Governo, anziché provvedere con il decreto-legge in esame, avesse lasciato che nel nostro paese l'autotrasporto scendesse in sciopero. Credo che i commenti sarebbero stati ancora più pesanti rispetto a questo tipo di situazione.

È altrettanto vero che il provvedimento in esame è stato approvato, non so se con la concertazione ma sicuramente con l'accordo di tutte le categorie interessate, nella riunione del 28 giugno, citata anche dal collega Susini, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; il Governo stesso lo ha affermato in sedi autorevoli: nell'aula del Senato per bocca del sottosegretario Mammola e durante la discussione nella IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni di questo ramo del Parlamento la settimana scorsa. Ognuno è libero di cambiare idea, perché — come diceva Longanesi — stanno fermi solo i paracarri. Credo, però, che il Governo abbia affermato che hanno partecipato a quella riunione tutte le categorie interessate a tale provvedimento.

In questi giorni tutti siamo sottoposti, come sempre accade nella nostra vita di parlamentari, a sollecitazioni da parte di categorie che compiono operazioni lecite o legittime di *lobbying* e cercano, in qualche modo, di salvaguardare i propri interessi.

Vediamo con favore questo provvedimento, perché l'articolo 1 non fa altro che prorogare i termini di un decreto legislativo che avrebbe dovuto essere approvato entro la fine di maggio del 2001. Ciò non è stato possibile e credo che la prima data possibile e utile sia soltanto quella del 31 dicembre 2001, per consentire poi ovviamente di intervenire con provvedimenti più seri.

Per quanto riguarda l'articolo 2, è vero che si sposta il termine della cosiddetta liberalizzazione nel nostro paese al 2003, ma in ordine ad essa si dettano norme precise. Mi piacerebbe sapere quante siano nel nostro paese le ditte di autotrasporto che fino ad oggi, nonostante gli incentivi, hanno accettato la riduzione o di unificarsi: mi piacerebbe sinceramente saperlo.

Per quanto riguarda l'articolo 3, che secondo qualcuno crea alcuni problemi, mi permetto di rammentare che si tratta dell'interpretazione autentica di una norma e che vi è la necessità di ricorrere a norme di interpretazione autentica quando vi sono disposizioni confuse che non si riescono ad applicare. Se me lo permettete, le norme confuse sicuramente non sono state predisposte dall'attuale Governo ma risalgono a governi della legislatura precedente, che se ne assumono la responsabilità.

Inoltre, l'articolo 3, in cui il Governo annuncia anche un provvedimento organico sulle tariffe ed il superamento delle tariffe a forcilla, è concepito anche per eliminare, o tentare di arginare, il fenomeno dell'abusivismo. Tale fenomeno non è dannoso solo nei confronti di chi lavora seriamente o nei confronti dei lavoratori in generale, ma anche in termini di sicurezza per gli utenti della strada. Abusivismo, infatti, significa mancato controllo dei mezzi utilizzati e delle condizioni dei mezzi medesimi, ed anche sfruttamento dei lavoratori e del lavoro altrui.

Siamo tutti convinti che ci vogliano norme più organiche. Credo, però, che in questo momento nulla il Governo attuale avrebbe potuto fare di diverso dall'adot-

tare questo decreto-legge che cerca di rendere applicabili norme precedentemente fatte in maniera confusa.

Per questo motivo annuncio che i deputati del gruppo di Alleanza nazionale esprimeranno un voto favorevole sul disegno di legge di conversione.

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di entrare nel merito del provvedimento che stiamo esaminando mi sia consentita una brevissima replica, anche perché credo che su questo avremo modo di intrattenerci per i prossimi anni. Non vorrei che, ogni qual volta l'opposizione si accinge a criticare il ritardo o l'inadeguatezza di un provvedimento, si possa sentire cantare la solita storiella: ma perché non l'avete fatto voi? Oppure: chi è causa del suo mal pianga se stesso. Mi pare un modo un po' elusivo di affrontare le questioni.

Siamo abituati — e lo saremo anche in futuro — a condurre un'opposizione sulle questioni. Vorremmo ricordarvi brevemente — e non siamo qui per fare né propaganda né resoconti, perché le elezioni ci sono state — che in cinque anni abbiamo risanato il paese, abbiamo dato all'Italia una credibilità sul piano internazionale che ben pochi governi precedenti le avevano dato, abbiamo fatto sicuramente molto, molto di più di quanto stia dimostrando di saper fare questo Governo. Perciò, vorremmo che non si rispondesse alle nostre accuse dicendo soltanto quello che non abbiamo fatto o che abbiamo fatto male nel passato.

All'onorevole Bornacin, che parla impropriamente di un'assenza di strategia del precedente Governo, vorrei ricordare che il piano generale dei trasporti, approvato dal Parlamento, aveva una strategia ben precisa. Se ben ricorda, ma forse sarebbe opportuno un ulteriore approfondimento da parte sua...

GIORGIO BORNACIN. Lo conosco molto bene!

PIETRO TIDEI. Se lo conosce bene, ci dispiace che non avesse inteso il profondo senso di innovazione contenuto in quel provvedimento che tendeva a riequilibrare, ad esempio, rispetto allo strapotere ed alla presenza eccessiva del trasporto su strada, i sistemi differenti di trasporto soprattutto per l'acqua, le autostrade del mare — di cui parleremo — i porti *hub*, gli interporti, ma, in modo particolare, il ferro.

Oggi discutiamo, invece, di contenuti precisi di questo provvedimento che ci sembrano assolutamente inadeguati. Questo provvedimento, a nostro avviso, poteva essere scritto in maniera diversa. Le direttive comunitarie, giustamente, oggi introducono l'obbligo per gli Stati membri di uniformarsi ad una normativa europea unica che disciplini il settore del trasporto in Europa. Fu posto un termine, luglio 2001, entro il quale ogni Stato avrebbe dovuto dar corso alle norme attuative delle predette direttive attraverso l'emanazione di un apposito regolamento.

Come tutti sappiamo — e siamo qui per questo — ciò non è avvenuto. L'articolo 1 del decreto-legge prevede lo spostamento di tale termine al 31 dicembre 2001, assumendo l'urgenza del provvedimento per ragioni incontrovertibili. Siamo d'accordo su questo punto: un termine già scaduto impone l'adozione di un provvedimento urgente di proroga e, quindi, di spostamento di termini. *Nulla quaestio*: quando le questioni sono inevitabili ed incontrovertibili non vi è alcuna questione nel merito.

Qualcosa, invece, dobbiamo dire — come hanno fatto già i miei colleghi — sulla forma che, poi, diventa sostanza.

In primo luogo, l'articolo 1 del decreto-legge recita: « Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, con proprio regolamento da emanarsi entro il termine del 31 dicembre 2001, le previste disposizioni attuative ». Secondo noi tale disposizione contrasta, anche se poi il comma 3 in un certo senso lo recupera, con l'articolo 17 della legge n. 400 del 1988, il quale prevede espressamente che sia un decreto del Presidente della Repubblica — previa deliberazione del Consiglio dei mi-

nistri, sentito il Consiglio di Stato — ad adottare il regolamento di cui all'articolo 21 del decreto legislativo n. 395 del 2000.

Quindi, vi invitiamo — forse sarebbe stato più opportuno — a riformulare l'articolo, come proposto in un emendamento che presenteremo. Lo stesso provvedimento introduce una disciplina transitoria — e qui nascono le vere questioni — dal 1° luglio 2001 al 30 giugno 2003, che definisce le condizioni per coloro che intendono iniziare l'attività di autotrasportatori di cose per conto terzi.

La prima notazione è di merito: mentre comprendiamo la necessità di intervenire con un provvedimento di urgenza per far fronte ad un termine già scaduto — e, quindi, inevitabilmente non si poteva fare qualcosa di diverso —, non comprendiamo perché soprattutto voi che parlate di liberalizzazione, di trasformazione e di riforma del settore dell'autotrasporto, proponiate di spostare tale data al 2003.

Mi chiedo perché non spostare tale data al 2002 o al 31 dicembre 2001: se la vostra è un'esigenza importante — visto che lei, onorevole Muratori, se ne è fatto, giustamente, carico — e poiché sostenete che per riagganciare o per non sganciarsi dall'Europa bisogna liberalizzare e, quindi, farsi carico di una riforma strutturale di questo sistema, perché poi rinviare al 2003?

È troppo tempo, se pensate che non riuscirete a riformare il sistema di trasporto da qui a sei mesi, da qui a un anno. Quindi, perché la data del 2003? È evidente che questa volontà contrasta con l'azione che intendete realizzare con questo provvedimento. Due anni di rinvio sono troppi per rimettere ordine nel settore dell'autotrasporto, così delicato e vitale per l'economia del nostro paese.

Diciamo una verità — che, poi, è la stessa che voi sostenete — alla luce dei ritardi che comunque nel frattempo già si sono accumulati: non lo stiamo dicendo a voi ma, soprattutto, di fronte all'enorme mole di contenzioso giudiziario che cresce a vista d'occhio e in mancanza di elementi di certezza e chiarezza legislativa.

Lei, onorevole Muratori, nella sua relazione ha sostenuto che il nostro paese è in ritardo rispetto alla normativa europea e che l'adeguamento alla stessa per agganciare l'Italia al treno dell'Unione europea, negli intenti, sostanzialmente è condiviso da tutti: questo è ciò che lei ha detto.

Di conseguenza, dopo questi obiettivi e promettenti intenti ci si sarebbe aspettato dal Governo e dalla maggioranza un provvedimento organico e risolutivo delle problematiche aperte nel settore dell'autotrasporto e non il «topolino» che noi riteniamo sia stato partorito con il provvedimento in discussione, rinviando ad una data incerta la effettiva riforma del sistema dell'autotrasporto in Italia.

Sono necessari tempi più stringenti per operare seriamente una vera riforma e non il rinvio ad un tempo così lontano che lascia intravedere che la riforma, probabilmente, non si sa quando e se si farà.

Vorrei far rilevare al sottosegretario Mammola il *monstrum* giuridico della norma di interpretazione autentica introdotta surrettiziamente in un decreto-legge per dimostrare come in maniera confusa — e, a mio giudizio, anche pasticciata — si tenti da una parte di ovviare alla necessità e all'urgenza posta dalla scadenza di un termine altrimenti non rispettabile e dall'altra di usare — e ciò è negativo — uno strumento legislativo improprio per introdurre una norma interpretativa che avrebbe potuto essere contenuta in uno specifico disegno di legge ordinario.

È evidente che, se si vuole interpretare autenticamente un'altra norma, si può presentare un disegno di legge e non introdurre una interpretazione autentica surrettiziamente in un provvedimento di urgenza che nulla ha a che vedere con l'interpretazione della norma.

L'onorevole Mammola sosteneva che ciò era stato richiesto dalle parti sociali: io non credo che ogni richiesta che possa introdurre elementi di incostituzionalità debba essere necessariamente accolta. Nella storia del Parlamento italiano, in tutti questi anni, c'è un solo esempio relativo all'introduzione di una norma in-

terpretativa in un decreto-legge ma non può essere l'eccezione che conferma la regola.

Quindi, in tale contesto, riteniamo questo provvedimento improprio; sicuramente, si sarebbe potuto provvedere in altro modo, attraverso la presentazione di un normale disegno di legge.

Nel merito, la conferma della non obbligatorietà della forma scritta del contratto di trasporto (articolo 1678 del codice civile), prevedendo che valga soltanto per i contratti scritti l'obbligo dell'annotazione dei diritti relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione del trasporto di cose per conto terzi possedute dal vettore, con la conseguente nullità del contratto privo di tale annotazione, conferisce, a mio giudizio, al contratto verbale — anche se fa giustizia sulla riconferma dell'esistente e, quindi, della validità del contratto verbale — una minore dignità giuridica, quasi residuale. Ecco perché questa norma, pur rimanendo fermo il contenuto, meglio risponderebbe agli obiettivi posti qualora fosse riformulato l'articolo in questione, così come proposto dal senatore Paolo Brutti al Senato ma respinto dalla maggioranza.

Ci sono però altri problemi aperti la cui soluzione è vitale per l'autotrasporto, dei quali il decreto Bersani non fa minimamente cenno. Li cito, anche se già i colleghi Raffaldini e Susini ne hanno ampiamente parlato: innanzitutto i *bonus* fiscali, l'onorevole Raffaldini giustamente osservava che si tratta di un provvedimento di 1.500 miliardi e il Governo dovrà, in tempi rapidi, entrare nel merito per reperire questa somma, per far fronte alle esigenze dei trasportatori; le accise sul gasolio; la BSE; gli aiuti agli autotrasportatori; la massa rimorchiabile, come ricordava onorevole Susini. Il Governo in merito a tali problemi dice di avere idee in proposito e soluzioni appropriate, come lei, onorevole Mammola, ci disse. Tuttavia, l'esecutivo si riserva di inserire tali soluzioni in un successivo provvedimento legislativo.

La nostra critica nasce dal fatto che tutti questi problemi, sia piccoli che i

grandi, vengono rinviati perché probabilmente verranno inseriti in un provvedimento di cui non sappiamo la data e non conosciamo assolutamente i contenuti.

Quindi è una soluzione, per quanto ci riguarda, deprecabile e suscettibile di censura. Così si rinuncia alla soluzione organica complessiva ed unitaria dei problemi dell'intero settore, privilegiando invece una soluzione pasticciata e parziale che non fornirà probabilmente risposte esaurienti e soddisfacenti agli operatori e ai soggetti interessati che — onorevole Muratori — ci allontanerà ancora di più dall'Europa e che, come diceva l'onorevole Raffaldini, lascerà aperto il contenzioso in atto, senza che siano individuati oggi gli opportuni interventi finanziari necessari per venire incontro alle reali esigenze delle categorie interessate.

Prima di concludere, mi sia consentita — signor Presidente — una notazione. La cosa che più ci preoccupa è la totale assenza, nel documento di programmazione economica e finanziaria, di qualsiasi strategia inerente ai trasporti.

Onorevoli colleghi, se effettivamente vogliamo dare al sistema paese e al sistema industriale un contributo vitale per l'ammodernamento e la crescita della nostra economia, non possiamo non pensare ad un sistema complesso, articolato ed organico di infrastrutture, di reti che siano veramente all'altezza di un paese moderno.

Mi rimase molto impresso l'onorevole Berlusconi, in una trasmissione televisiva elettorale, quando alle prese con pennarelli, tabelloni e cerchietti, indicava i porti *hub*, gli interporti, i centri intermodali, le famose autostrade del mare e così via. Parlava di investimenti di migliaia e migliaia di miliardi e sembrava che ci attendesse una vera e propria rivoluzione nel settore delle infrastrutture e in quello dei trasporti (*Commenti del deputato Bornacin*).

È così, onorevole Bornacin!

GIORGIO BORNACIN. Ho fatto una battuta con un collega! Ho detto che Dio per costruire il mondo ci ha messo sette giorni: l'onorevole Berlusconi non è Dio!

PIETRO TIDEI. Mi segua, onorevole Bornacin, sto facendo un'altra notazione. Che non si sia fatto un minimo sforzo, che non si sia cercato di volare più alto in questo provvedimento, lo avremmo pure potuto capire, vista la transitorietà e l'urgenza dello stesso. Ma che neanche nel DPEF si accenni minimamente ad una strategia e a tutte quelle promesse fatte nel corso della campagna elettorale, da parte del Presidente Berlusconi, è grave. Nel documento di programmazione economica e finanziaria, infatti, dovrebbero essere individuate le soluzioni future, visto che si tratta di una programmazione pluriennale; in tale documento, però, non abbiamo trovato il benché minimo riferimento al piano generale dei trasporti di cui lei parla, alla politica dei trasporti marittimi e ferroviari, alla cantieristica o alla strategia del trasporto aereo, come se in Italia esso non esistesse.

Il trasporto aereo non è mai menzionato, né nel documento di programmazione economica e finanziaria né negli altri provvedimenti: sembra che in Italia non ci siano aerei, che non si voli, che non ci sia una politica. Inoltre, i grandi vettori sono ancora di proprietà del Tesoro. Quindi, ciò conferma che ci troviamo di fronte ad un *bluff* elettorale e propagandistico, i cui effetti e risultati si potranno purtroppo constatare in tempi brevi, quando cioè i veri nodi verranno al pettine.

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

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 1386)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Muratori.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono rimasto veramente interdetto dalla discussione di oggi: ogni volta che si effettua una discussione, e soprattutto un confronto di

idee, tra maggioranza ed opposizione, come è già avvenuto in Commissione, sembra che le cose dette siano polvere al vento, in quanto regolarmente ridiscusse. Mi si consenta, quindi, di essere leggermente perplesso quando sento dire dall'onorevole Raffaldini che c'è un tempo del discutere ed un tempo del decidere: il tempo del discutere da parte dell'attuale opposizione — maggioranza fino a due mesi fa — è veramente illimitato.

Non so quale sia il tempo del decidere; sicuramente esso spetta a questa maggioranza che, trovandosi oggi a discutere e, quindi, a decidere su un provvedimento che ha carattere di urgenza, si sente dare consigli da parte dell'opposizione su quello che sarebbe stato bene fare, consentire od approvare nel decreto-legge. Parliamo di un Governo che è insediato credo, da meno di due mesi, rispetto ad un Governo che è stato in carica per cinque anni: mi si consenta di dire che ciò è veramente ridicolo, fastidioso ed addirittura grottesco. Certamente, è vero ciò che dice l'onorevole Tidei quando ci ripete che non dobbiamo discutere su quello che avremmo potuto fare ma su quello che c'è da fare. Siamo d'accordo; però, teniamo presenti i tempi.

Oggi, dopo meno di due mesi di attività governativa, ci troviamo a dover discutere e a decidere su provvedimenti che, viceversa, per cinque anni sono stati in un cassetto o, peggio, sono stati discussi senza coperture finanziarie, essendo legati esclusivamente a promesse sottoscritte senza preoccuparsi delle eventuali conseguenze.

Vorrei, inoltre, rivolgermi all'onorevole Susini, al quale avevo già risposto in Commissione, senza essere, evidentemente, abbastanza chiaro: egli lamenta che il Governo non abbia concertato con le categorie interessate. Ripeto che sicuramente non si è concertato, perché la concertazione non fa parte del nostro DNA; sicuramente, però, si è discusso e ci si è confrontati sulla base di opinioni diverse con tutte le categorie. A questo proposito, vorrei leggere quanto riportato da un comunicato ufficiale sottoscritto dal Governo con tutte le associazioni di catego-

ria. Al punto 3 del comunicato è specificamente scritto: « il Governo si impegna, infine, ad assicurare, nelle forme giuridicamente possibili l'adozione di una norma interpretativa che definisca l'applicabilità dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974 ». Credo che le disposizioni previste dal decreto-legge in esame non rappresentino la soluzione al problema generale dell'autotrasporto; ce ne rendiamo conto, non a caso, in queste stesse ore, è in corso una riunione con le categorie interessate, proprio per confrontarsi, e non per concertare, sui problemi che il Governo si trova ad affrontare in termini di possibilità rispetto agli impegni presi.

Per quanto riguarda l'onorevole Tidei, mi spiace che lei non abbia partecipato alla discussione svolta in Commissione su questo decreto-legge e, soprattutto, vorrei far presente che fino ad oggi, in Commissione, da parte di tutti i gruppi parlamentari, è stato presentato un solo emendamento e che, quando questo è stato esaminato, il deputato presentatore era assente, il che ne ha comportato la decadenza non so se verrà ripresentato successivamente. Pertanto, ad oggi, nessun gruppo parlamentare in Commissione ha proposto emendamenti per suggerire modifiche all'interpretazione o al testo di questo decreto-legge...

PIETRO TIDEI. Lo presenteremo in Assemblea.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Certamente, in Assemblea.

Quindi, tengo a rammentare alla nostra attuale opposizione che, nella votazione avvenuta al Senato, hanno votato a favore del provvedimento tutti i gruppi della Casa delle libertà nonché quello della Margherita: quindi, vorrei che l'opposizione si confrontasse prima al suo interno, per poi realmente criticare o dare suggerimenti sul tema di una norma interpretativa.

Pertanto, auspico che questo provvedimento venga messo al più presto in votazione per risolvere, non dico totalmente, ma almeno in parte, i problemi urgenti della categoria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, ho ascoltato soltanto parzialmente le relazioni degli intervenuti durante questa discussione generale e di questo mi scuso con i colleghi presenti. Tuttavia, credo di avere ascoltato abbastanza per avere un quadro delle critiche che l'opposizione ci sta muovendo e così penso di avere elementi a sufficienza — lo spero — per dare risposte esaurienti.

Non è mia abitudine fare della polemica politica all'interno dell'aula parlamentare, soprattutto in una fase delicata come quella della discussione di un decreto-legge del Governo, ma, viste le osservazioni che l'amico e collega Raffaldini, nonché l'onorevole Susini e l'onorevole Tidei hanno espresso in quest'aula, ritengono che a questo punto alcune precisazioni debbano essere fatte.

Anzitutto, va detto che questo decreto-legge nasce perché non vi è stata l'emanazione da parte del Governo di un regolamento, al quale il precedente esecutivo si era impegnato a dare attuazione entro la data del 30 giugno, in ossequio del dettato del decreto legislativo n. 300 del 1999. Di conseguenza, non potendo lasciare la categoria nello stato di incertezza che sarebbe derivato da un vuoto di carattere normativo, il Governo, a pochi giorni dal suo insediamento (non più di due settimane), è stato chiamato dalle associazioni di categoria a dare risposte urgenti che non state fornite dal precedente esecutivo. Nel giro di due settimane il Governo ha convocato le associazioni di categoria e le ha riunite tutte attorno ad un tavolo. Forse, per la prima volta, dopo parecchi anni, è stata sufficiente una sola seduta, con la presenza di tutti gli interessati, senza dovere fare tavoli o tavolini separati, che erano diventati una consuetudine nelle precedenti legislature, per mettere insieme l'articolato e complicato mondo dell'autotrasporto. Ebbene, abbiamo messo seduti al tavolo tutti gli operatori e dopo cinque, sei ore di discus-

sione si è arrivati alla sottoscrizione di un accordo, che è stato poi diffuso anche gli organi di informazione sotto forma di comunicato congiunto, all'interno del quale il Governo e le associazioni di categoria hanno concordato alcuni interventi di carattere normativo. Il primo rappresentava un atto dovuto, una proroga derivante da una carenza di iniziativa da parte del precedente esecutivo.

La norma per l'accesso alla professione è stata voluta dalle associazioni di categoria, anche in ossequio ad un processo di liberalizzazione che dal 1998 il Governo si era impegnato a portare a compimento attraverso l'emanazione di decreti legislativi, in ottemperanza alle disposizioni di carattere comunitario che hanno previsto e predisposto la liberalizzazione del sistema all'interno di tutti paesi facenti parte della Comunità economica europea; liberalizzazione che, peraltro, nel nostro paese — l'unico all'interno della Comunità economica europea — non è stata attuata.

Si arriva infine al famoso articolo 3, che contiene una norma di interpretazione autentica della disposizione recata dall'ultimo comma dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974.

Per quanto riguarda l'articolo 2, un passo in avanti si è fatto perché, a chi parla di mancata liberalizzazione per ciò che attiene la proroga di 24 mesi — un termine al quale si è giunti dopo una lunga trattativa ed una lunga discussione tra il Governo e le associazioni di categoria — voglio far notare che a tale risultato si è arrivati in assenza di una vera liberalizzazione attuata dal precedente esecutivo. Era necessario un periodo di transizione durante il quale la liberalizzazione c'è stata perché da qualche settimana tutte le aziende sono libere di crescere, in quanto chi oggi ha in mano un titolo autorizzativo per esercitare l'attività professionale di autotrasporto ha completa libertà e capacità di crescita all'interno del settore.

Paradossalmente, un'azienda nata ieri, in possesso di un automezzo, di capacità ed abilità da un punto di vista imprendi-

toriale, nel giro di un anno può arrivare a possedere cento automezzi, costituendo una realtà consolidata ed articolata.

Il problema vero è che la liberalizzazione non si attua se non si supera — così come hanno ricordato i colleghi dell'opposizione — il sistema tariffario forcella.

Per ciò che concerne quest'ultimo argomento sono anche tentato di portare avanti un minimo di polemica: da quando nell'ambito dell'Unione europea si è stabilita la liberalizzazione di questo settore, cosa hanno fatto i precedenti esecutivi? Questi ultimi hanno avuto tutti gli strumenti e tutto il tempo necessario per attivare ed avviare questo processo di riforma che si sostanzia nella modifica organica del titolo III della legge n. 298 del 1974.

A memoria, visto che ho partecipato sia nella scorsa legislatura sia nella precedente ai lavori della Commissione trasporti di questo ramo del Parlamento, ricordo solo un intervento di carattere normativo portato avanti dal Governo Prodi e dall'allora ministro Burlando. La legge n. 454 del dicembre 1997 è stata approvata con il voto contrario delle opposizioni, nonostante si sia contribuito a modificarla sostanzialmente ed in meglio. Il provvedimento in questione è rimasto inattuato nonostante prevedesse un sostanzioso contributo in termini economici per andare incontro a quelle che erano le oggettive problematiche della categoria: polverizzazione, necessità di aggregazione, necessità che il settore si dotasse di mezzi e di infrastrutture più adatte all'intermodalità e di tutti quei sistemi di carattere professionale oggi necessari per esercitare l'attività di autotrasporto.

I suoi effetti sono stati poi prorogati per 12 mesi dalla legge finanziaria dello scorso anno, quindi da parte dell'esecutivo che ci ha preceduto, perché, a distanza di tre anni (dal dicembre del 1997 al dicembre del 2000), non si è riusciti a spendere la somma di 1.500 miliardi proprio per le osservazioni di carattere comunitario sulle quali noi avevamo ben messo in guardia il Governo all'epoca dell'approvazione. Oggi ci ritroviamo con quella legge ancora inap-

plicata, con i fondi che rischiano, a dicembre, di andare purtroppo a residui passivi e con il mondo dell'autotrasporto che non ha avuto alcun tipo di sostegno. Se il *lapsus* è dovuto al fatto...

PIETRO TIDEI. Freudiano!

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Non è freudiano. Stavo dicendo che per fortuna se oggi riusciremo — come stiamo facendo — ad aprire un serio tavolo di confronto con le associazioni di categoria, se riusciremo a non creare una situazione di tensione e di grave disagio a tutto il sistema economica del paese, sarà grazie alla combinazione di due situazioni. La prima è del tutto negativa per l'attuale esecutivo: a questo punto, mi verrebbe voglia di chiedere ai colleghi Raffaldini, Susini e Tidei, poiché hanno la fortuna di sedere in questo Parlamento nello stesso gruppo parlamentare dell'allora ministro Bersani che ha operato con il ministro Visco (altro illustre membro di questo ramo del Parlamento) e poiché non abbiamo ancora grandi capacità nella manovra di bilancio e nell'esercizio della funzione dell'amministrazione della cosa pubblica, di aiutarci (anche per l'attuale Governo) a ritrovare i fondi che sono stati oggetto di promesse al mondo dell'autotrasporto (come risulta dai verbali sottoscritti al ministero, di concerto con i ministri interessati), per l'impegno, nei prossimi cinque anni (quindi per il quinquennio 2001-2005) della somma di lire 4 mila miliardi. Questi soldi sono stati spesi nei confronti della categoria ovvero sono stati impegnati con la firma dei ministri competenti; ma di essi, ahimè, pur avendo scomodato tutti i funzionari del Ministero del tesoro, non siamo riusciti ancora a trovare traccia, se non per quegli impegni di spesa di cui il precedente esecutivo si è già dovuto far carico: si tratta, cioè, dei soldi che sostanzialmente sono stati destinati alla riduzione e allo sconto delle accise nella misura di 171 lire (per il quadrimestre settembre-dicembre 2000) e degli altri 400 miliardi che il Governo ha

messo a disposizione, sempre per lo stesso motivo, in favore dell'associazione della categoria dell'autotrasporto per il primo semestre del 2001.

Da questi fondi stanziati, ce ne vuole per arrivare ai 4 mila miliardi e oltre complessivi di impegni di spesa che i ministri del precedente Governo hanno impegnato (e voi sapete benissimo che l'impegno del Governo ha continuità amministrativa, quindi ciò che valeva per il precedente esecutivo deve valere anche per questo): se ci darete una mano e se i colleghi saranno così gentili da aiutarci a reperire tali fondi (dove sono stati messi dai ministri del precedente esecutivo?) gliene saremo assai grati, in quanto la trattativa che si sta conducendo in queste ore a palazzo Chigi probabilmente troverebbe un suo felice e positivo sbocco nel giro di pochi minuti. Il Governo potrebbe allora risolvere i problemi oggi in discussione con il mondo dell'autotrasporto.

Tornando a quanto affermavo precedentemente, sono trascorsi cinque anni di attività parlamentare, cinque anni di attività di Governo e vi è il dettato della comunità che ci dice che il settore deve essere liberalizzato: vorrei che l'attuale opposizione — che oggi diventa, e noi lo apprendiamo con estremo favore, improvvisamente sostenitrice della liberalizzazione, così come noi andiamo sostenendo da anni — ci indichi cosa ha fatto nell'ultimo quinquennio per superare il vero scoglio su cui ci si va ad incagliare nella discussione dell'articolo 3 del provvedimento in questo Parlamento; ovvero mi chiedo che cosa abbia fatto per superare il regime tariffario a forcilla.

Allo stato a noi risulta che non vi sia stata alcuna iniziativa da parte del Governo. Vi erano proposte di legge di iniziativa parlamentare — una sottoscritta anche da me nella precedente legislatura — che non hanno mai avuto la possibilità di essere ricomprese nell'ordine di giorno delle Commissioni parlamentari, perché, evidentemente, la materia non era gradita o, forse peggio, perché si trattava di un tabù.

Oggi anche voi siete d'accordo sulla liberalizzazione, cosa che accogliamo con grande favore. Infatti, quando affermate che questo Governo manca completamente di una politica nel settore dei trasporti o, meglio ancora, nel settore del trasporto delle merci su strada, e quando lamentate che all'interno del documento di programmazione economico finanziaria non vi sia alcun cenno al riguardo, potrei allora rimandarvi ai documenti di programmazione economica e finanziaria adottati dai precedenti governi e chiedervi quali fossero le soluzioni che gli stessi individuano per il settore del trasporto merci, nei diversi documenti di programmazione economica e finanziaria presentati sia alla Camera che al Senato per verificare quale fosse la particolare attenzione che prestavate all'argomento; a memoria, non ne ricordo.

Ciò nondimeno, dal momento che questo non è il Governo del « dire », bensì del « fare », e considerato che vorremmo meno politiche degli annunci, mirando invece ad ottenere più risultati...

PIETRO TIDEI. Ne avete fatti tanti di annunci !

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Circa gli annunci che abbiamo fatto, state pur tranquilli, il Governo è saldamente impegnato ad ottenere i risultati che si è prefissato.

Posso dire brevemente ciò che ho già detto in Commissione: l'apertura del tavolo di confronto ha portato a scongiurare la dichiarazione di sciopero, che il Governo si è ritrovata a 14 giorni dal suo insediamento, con l'adozione di un provvedimento d'urgenza; parallelamente il Governo, nella stessa sede, arrivando a convenire con le associazioni di categoria il testo di tale decreto-legge, ovvero più precisamente i contenuti, ha anche impegnato le stesse a sedersi ad un tavolo parallelo nel quale, entro e non oltre il mese di dicembre, il Governo predisporrà, con il contributo e con il confronto delle associazioni di categoria, un progetto di

legge per il superamento complessivo della legge n. 298 del 1974, perlomeno del suo titolo III, con una revisione che vada nel senso di una liberalizzazione totale del sistema tariffario, oggi peraltro ampiamente inapplicato, e con una rivisitazione del ruolo dell'albo dell'autotrasporto, che oggi si configura come uno strumento non più adatto alla gestione della politica del trasporto merci su strada; pertanto, si tratta di una rivisitazione totale.

Vi dirò di più. Nelle discussioni tenutesi in sede di Consiglio dei ministri proprio nelle ore che hanno preceduto questa seduta parlamentare, si è ritenuto di ridurre il termine temporale, individuato entro il termine di dicembre, prevedendo che esso ricada entro la fine di settembre.

Posso pertanto annunciare, con estrema serenità e tranquillità, che entro la fine del mese di settembre il Governo avrà predisposto un provvedimento che vada nella direzione da voi auspicata e con il consenso delle associazioni di categoria.

Con riferimento a tutti gli altri problemi legati al mondo dell'autotrasporto, cui sia l'onorevole Susini sia l'onorevole Tidei hanno fatto menzione, e che sono stati oggetto di incontro, nelle settimane scorse, a livello governativo, nonché anche oggi in sede di Governo, è stato assunto l'impegno con le associazioni di categoria, nei termini di tempo più brevi possibile, di fornire una positiva soluzione ad alcune tematiche quali la vicenda BSE o quella delle cisterne mobili nonché a tutti quegli aspetti oggetto di rivendicazione da parte delle associazioni di categoria; il primo strumento utile sarà individuato, dal momento che dal punto di vista legislativo occorrerà « agganciare » a delle leggi tali provvedimenti; tuttavia, si è anche stabilito un tavolo tecnico permanente, da istituirsi presso il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, di concerto con il Ministero delle finanze.

Pertanto, fino a quando non vi saranno soluzioni positive a tutti i problemi posti dalle categorie, problemi risalenti al periodo 1990-1995 e che non hanno avuto

soluzione, il confronto con il mondo dell'autotrasporto, dal punto di vista del Governo, non cessa.

Questa risposta dovrebbe essere sufficiente a far capire all'attuale opposizione, che oggi si lamenta del comportamento dell'esecutivo, che il Governo ha ben presente le tematiche relative al mondo dell'autotrasporto e non le sta assolutamente trascurando. Speriamo che, quando ci presenteremo in aula col disegno di liberalizzazione, non ci troveremo di fronte a migliaia di emendamenti, che bloccherebbero i processi di riforma e che provocherebbero un passo indietro rispetto ad una liberalizzazione annunciata e poi, magari, non voluta. Ci misureremo e in quella sede vedremo se davvero vorrete la liberalizzazione. Una cosa è certa: il disegno di legge giungerà alle aule parlamentari.

Per quanto riguarda le eccezioni rivolte all'articolo 3 (e qui, signor Presidente, mi avvio a concludere, anche se si potrebbe parlare ancora per ore), quando abbiamo stipulato l'accordo con le associazioni di categoria — come hanno già ricordato il relatore e gli altri colleghi di maggioranza —, questo non è stato firmato solo da una parte, solo dal Governo o solo da alcune delle organizzazioni sindacali. È stato un accordo sul quale hanno apposto la firma due rappresentanti del Governo e tutte le associazioni di categoria, comprese quelle di emanazione confindustriale, che hanno liberamente sottoscritto quel documento. Se poi vi è stata, da parte di qualcuno, una rivisitazione postuma degli accordi, un pentimento successivo rispetto a quanto firmato, ci dispiace molto, anche per il modo in cui la polemica è stata portata avanti.

PIETRO TIDEI. Ma è lo strumento legislativo...

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Lo strumento del decreto-legge è stato attivato in relazione al fatto che esisteva un preciso precedente legislativo. È stato il Governo, in sede di trattativa, a fare presente alle associazioni di categoria che

la scrittura della norma da parte dell'esecutivo poteva non essere la strada migliore. Tuttavia, in quella sede, il Governo ha conservato l'indirizzo politico che ha sempre mantenuto, nella scorsa legislatura come opposizione, oggi in qualità di maggioranza. Vorrei ricordare, anche all'onorevole Tidei, all'onorevole Susini e al collega Raffaldini, che le norme contenute nell'articolo 3 erano oggetto dell'articolo 30 del cosiddetto provvedimento Vedovato, approvato dal Senato e poi trasmesso alla Camera: erano state scritte dal vostro Governo di centrosinistra ed avevano avuto il nostro forte sostegno.

Oggi venite a dirci che quella norma non va bene e che non va bene lo strumento del decreto-legge: l'avevate approvata con la vostra maggioranza in uno dei due rami del Parlamento e solo con un *Blitz* — che, evidentemente, si è riproposto negli stessi termini con cui c'è stato il ravvedimento postumo di qualcuno dopo le firme degli accordi —, all'ultimo momento, in quest'aula, con l'emendamento dell'allora sottosegretario Angelini (addirittura senza che fosse esaminato dalla Commissione), l'articolo 30 del provvedimento Vedovato scomparve dal testo di quel decreto-legge, poi convertito in legge.

Nel merito, dunque, dovremmo avere anche il vostro consenso, visto che la norma l'avevate scritta voi. Nel metodo, forse, si poteva avere di meglio — e non abbiamo problemi nel riconoscerlo —, ma una cosa è certa: il problema non avremmo dovuto affrontarlo oggi se voi gli aveste dato positiva soluzione due anni fa. Dal momento che ci avete lasciato anche questa eredità, noi l'abbiamo presa sulle nostre spalle, ce ne siamo fatti carico e il Governo ha condotto le verifiche di carattere legislativo.

Nell'accordo, il Governo stesso aveva sollecitato le organizzazioni sindacali dei lavoratori a valutare con attenzione la fungibilità dello strumento per l'interpretazione della norma autentica, perché avrebbero potuto esservi dei problemi e avrebbe potuto determinarsi, per colpa dell'articolo 3, anche l'inapplicabilità dei dispositivi degli articoli 1 e 2 (che avevano

delle scadenze, dei limiti temporali). Poiché il Governo, in sede di trattative, ha chiesto responsabilmente se volevate che questo avvenisse all'interno di un decreto-legge e se lo chiedevate come *conditio sine qua non*, con la vostra firma sull'accordo vi siete assunti anche la responsabilità nei confronti del mondo che rappresentate, perché se poi il decreto decade o non ha effetto al 1° luglio (alla prima data utile), vi assumerete l'onere di spiegare alla categoria che tutto questo succede non per colpa dell'esecutivo ma per colpa vostra.

Lasciateci il tempo di verificare — e qui sta la dizione « nelle forme giuridicamente possibili » — l'opportunità di inserire nel decreto-legge la norma interpretativa oppure di addivenire all'inserimento di questa norma, ove il Parlamento lo decida, attraverso una proposta emendativa sulla quale il Governo si impegna sin d'ora ad esprimere il parere favorevole, quale che sia la provenienza di tale proposta. Questa è la storia e la ricostruzione dell'iter.

Poiché proprio sulla stessa materia — è riportato anche sugli stampati a vostra disposizione — il decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, formula, all'articolo 3, una nuova interpretazione dell'articolo 26 inerente al sistema delle tariffe a forcella, e sulla stessa materia abbiamo avuto un precedente legislativo di inserimento di una norma di interpretazione autentica in un decreto-legge, alla luce anche di una decisione della Corte costituzionale, già all'epoca sollecitata dalla medesima organizzazione confindustriale che aveva eccitato sulla regolarità dell'uso di tale strumento, e poiché la Corte costituzionale aveva sancito che il Governo poteva intervenire in tal senso, il Governo ha inserito anche l'articolo 3 nel provvedimento.

Nulla, dunque, è stato compiuto dietro le quinte; è stato fatto tutto con estrema trasparenza. Il Governo ha assunto con il mondo dell'autotrasporto l'impegno di non promettere ciò che non può mantenere — al contrario di chi ci ha preceduto — ma di conferire esclusivamente ciò che è possibile e di non mancare a nessuno degli impegni presi. Il Governo ha assunto un impegno con l'associazione di categoria,

l'ha sottoscritto, lo mantiene e pertanto chiede anche a quest'Assemblea la conversione del decreto-legge nei termini stabiliti con il mondo dell'autotrasporto.

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 19 luglio 2001, n. 294, recante proroga della partecipazione militare italiana a missioni internazionali di pace, nonché prosecuzione dei programmi delle Forze di polizia italiane in Albania (1387) (ore 17,25).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 19 luglio 2001, n. 294, recante proroga della partecipazione militare italiana a missioni internazionali di pace, nonché prosecuzione dei programmi delle Forze di polizia italiane in Albania.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 1387)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo 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 riunite III (Affari esteri) e IV (Difesa) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per la IV Commissione, onorevole Ramponi, ha facoltà di svolgere la relazione.

LUIGI RAMPONI, *Relatore per la IV Commissione*. Signor Presidente, inizio l'esposizione del provvedimento e l'onorevole Tangheroni farà qualche precisazione. Come lei ha detto, si tratta dell'esame da parte dell'Assemblea — dopo quello delle

Commissioni riunite – del disegno legge di conversione del decreto-legge 19 luglio 2001, n. 294, recante proroga della partecipazione militare italiana a missioni internazionali di pace e prosecuzione dei programmi delle forze di polizia italiane in Albania.

Il comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in discussione proroga al 31 dicembre 2001 il termine da ultimo fissato al 30 giugno 2001 dagli articoli 1 e 4 del decreto-legge 29 dicembre 2000, n. 393, convertito dalla legge 28 febbraio 2001, n. 27, per la partecipazione di militari italiani alle missioni internazionali in corso nei territori dell'ex Jugoslavia, in Kosovo, in Macedonia, in Albania, a Hebron, in Etiopia e in Eritrea.

Lo stesso articolo proroga fino al 31 dicembre 2001 la partecipazione del personale della Polizia di Stato alle operazioni in Macedonia ed in Kosovo. Tale missione era stata autorizzata fino al 30 giugno 2000 dall'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 7 gennaio 2000, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 marzo 2000, n. 44 ed era stata successivamente prorogata fino al 30 giugno 2001 dall'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 29 dicembre 2000, n. 393, così come modificato dalla legge di conversione 28 febbraio 2001, n. 27.

La proroga disposta dall'articolo 1 del decreto-legge in discussione riguarda, tra le altre, le missioni internazionali SFOR (Stabilization Force) e MSU (Multinational Specialized Unit) in Bosnia e Croazia, IPTF (International Police Task Force) nella città di Brcko, KFOR – Joint Guardian in Kosovo, Macedonia e Albania, TIPH 2 (Temporary International Presence in Hebron) a Hebron e UNMEE (United Nations Mission Ethiopia Eritrea) in Etiopia ed Eritrea.

Per ciascuna di queste missioni ho preparato una sintesi relativa all'inizio ed allo svolgimento e, pertanto, non ritengo di dover entrare ora nel merito; comunque, se qualche collega, nel corso della discussione, dovesse rappresentare l'esigenza di avere qualche delucidazione, sarò pronto a fornirgliela. Ritengo opportuno, invece, en-

trare nel merito per quanto attiene all'entità della partecipazione italiana, nelle singole aree, in termini di uomini.

Ebbene, per quanto concerne le missioni SFOR ed MSU, sono impegnati nella prima 1326 militari delle Forze armate e, nella seconda, che è una forza di polizia alla quale concorre l'Arma dei carabinieri, sono impegnati 375 uomini dell'Arma, ai quali sono da aggiungere altri 3.444, impiegati nei territori bosniaci. Per quanto riguarda l'IPTF, è previsto l'impiego di 23 carabinieri, mentre nella K-FOR, che è la missione di più grosso impegno, è previsto l'impiego complessivo di 5.083 unità dell'esercito, 250 uomini della marina, 550 dell'aeronautica, 120 dei carabinieri e 6 della Guardia di finanza. Infine, con riferimento alla missione UNMEE in Etiopia ed Eritrea, è prevista la partecipazione di 117 unità dell'aeronautica militare e di 40 unità dell'Arma dei carabinieri. A questo personale vanno aggiunte, poi, circa 90 persone che soddisfano all'esigenza di impiego delle forze di polizia italiane nell'addestramento e nella formazione delle forze di polizia albanesi. Questo per quanto riguarda l'articolo 1.

In ordine al regime giuridico ed economico da applicare al personale impegnato in ciascuna missione, i commi 2 e 3 dell'articolo 1 del decreto-legge in discussione confermano la vigenza delle disposizioni dettate dai precedenti provvedimenti in materia di missioni militari e prevedono, tra l'altro, la corresponsione dell'indennità di missione, nella misura del 90 per cento, per tutta la durata della missione medesima.

Vi è da osservare, peraltro, che la disciplina applicabile risulta dal richiamo di un numero significativo di disposizioni, contenute in molteplici provvedimenti normativi, resosi necessario per la mancanza di una legislazione a carattere generale che regoli tutti gli aspetti delle missioni dei contingenti militari e che, di conseguenza, rende particolarmente complesso il compito di chi deve dare attuazione alla normativa. Del resto, la complicazione appena evidenziata è stata segnalata anche dal Comitato per la legislazione nel suo pa-

rere. A tale proposito, dichiaro che la Commissione intende recepire l'esortazione del Comitato per la legislazione a discutere, quanto prima, un disegno di legge che costituisca un riferimento sicuro all'impiego delle forze militari nazionali in operazioni all'estero e risolva le difficoltà create dalla necessità di ricostruire la disciplina da applicare sulla base dell'interpretazione di tutta una serie di norme collocate in fonti di diverso grado e, talvolta, di non facile reperibilità.

Il comma 4 dell'articolo 1 autorizza inoltre il ministro della difesa ad effettuare acquisti e lavori in economia nei limiti di spesa di circa 5 miliardi di lire, anche in deroga alle norme di contabilità generale dello Stato, per l'esecuzione di opere infrastrutturali, aggiuntive ed integrative, e per acquisizione di apparati di comunicazione presso l'aeroporto di Dakovica, in relazione alle attività aeree di competenza italiana.

L'articolo 2, al comma 1, autorizza la spesa di 14 miliardi per l'attività di addestramento e di preparazione delle forze di polizia albanesi, con particolare riguardo alla cooperazione nella lotta contro la criminalità organizzata e nel contrasto dei flussi migratori clandestini e di altri traffici illeciti. Il comma 2 dell'articolo 2 prevede, per lo sviluppo ed il completamento dei programmi a sostegno delle forze di polizia albanesi, che si continui ad applicare quanto disposto dalla legge n. 300 del 3 agosto 1998; di particolare interesse è la norma che autorizza le pubbliche amministrazioni a cedere a titolo gratuito alle autorità governative albanesi i mezzi dismessi dal patrimonio dello Stato, eventuali materiali di consumo connessi, non altrimenti utilizzabili e relativo supporto logistico.

L'articolo 3, al fine di far fronte alle esigenze derivanti invece dalle missioni ONU in Etiopia e in Eritrea, autorizza la cessione a titolo gratuito di 50 autocarri leggeri dismessi dall'esercito italiano. Devo dire, a tal proposito, che desta una certa perplessità il fatto che in una norma primaria si entri nel merito della quantificazione del numero degli autocarri,

tant'è vero che nell'articolo precedente, dove si prende in considerazione la possibilità che siano le forze di polizia a cedere alle forze albanesi mezzi obsoleti, invece non si entra nella specificazione. Dico questo giusto per un rilievo che però non è di grande significato.

Infine, l'articolo 4 reca la copertura finanziaria delle spese derivanti dal provvedimento valutate complessivamente in 554.307 milioni di lire, autorizzando il ricorso al fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno 2001. Le Commissioni riunite hanno naturalmente licenziato il disegno di legge con parere favorevole dopo aver anche ricevuto il parere delle Commissioni interessate; è infatti favorevole il parere della I Commissione (Affari costituzionali), della II Commissione (Giustizia) e della XI Commissione (Lavoro pubblico e privato), come anche gli altri due pareri del Comitato per la legislazione e della Commissione bilancio. Voglio però ricordare all'Assemblea che il Comitato per la legislazione raccomanda, sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione ed il riordinamento della legislazione vigente, che le Commissioni valutino l'opportunità di promuovere l'approvazione di una legislazione organica in materia di missioni internazionali. Quindi, anche il Comitato per la legislazione fa la stessa considerazione che noi abbiamo fatto in Commissione; tuttavia, questa raccomandazione trova risposta, per quanto ho detto prima, nel già programmato esame di un disegno di legge che risponde a questa raccomandazione.

La Commissione bilancio, che dà la sua approvazione, prende in considerazione il fatto che la reiterazione di questi decreti e il permanere della presenza delle forze armate italiane rende un po' discutibile il fatto che si rimandi di sei mesi in sei mesi questa reiterazione e dice che è bene che si prenda atto che ormai queste forze sono *in loco* e che, relativamente al fatto di attingere ogni volta ad un fondo speciale per le spese impreviste (nel momento in cui, in fondo, le spese non sono impreviste), sarebbe meglio mettere nell'ambito della finanziaria, nel bilancio della difesa,

l'entità di spese previste, evitando ogni volta di fare ricorso al fondo speciale per le spese impreviste, che impreviste non sono.

Comunque, preso atto dell'urgenza del provvedimento, dichiara che le missioni in questione si inseriscono « in un contesto di obblighi internazionali, l'adempimento dei quali assume allo stato carattere prioritario e tale da indurre a ritenere consentito — in via eccezionale e non ulteriormente praticabile per il futuro — il ricorso le risorse indicate dall'articolo 4 ». Su questo e sull'inserimento nella legge finanziaria è chiaro che si esprimerà il Governo.

PRESIDENTE. La relatrice per la III Commissione ha facoltà di svolgere la relazione.

PATRIZIA PAOLETTI TANGHERONI, Relatore per la III Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il contenuto del provvedimento al nostro esame credo sia stato ampiamente illustrato dal collega che mi ha preceduto, il presidente Ramponi, pertanto credo rimanga a me il compito di osservare, piuttosto, che le missioni e le attività di cui tratta il provvedimento, costituiscono, in gran parte, unitamente a quelle relative alla cooperazione allo sviluppo, il versante operativo della politica estera italiana. Esse si configurano pertanto come strutturali e non più di emergenza.

Credo allora che valga la pena di cogliere l'occasione offerta da questo dibattito per affermare che tale provvedimento si colloca all'interno delle coordinate sulle quali si muove la politica estera del nostro paese, delle finalità che essa intende perseguire. Le missioni delle quali si chiede la proroga, inoltre, nascono da uno sforzo di cooperazione internazionale che si è andato rafforzando, negli anni, in un quadro istituzionale che, negli ultimi tempi, si è progressivamente definito, soprattutto a livello europeo.

Dalle deliberazioni del Consiglio europeo di Helsinki, nel novembre del 1999, in materia di difesa e di sicurezza europea comune, attraverso quelle dei consigli di

Feira (nel 2000) e del vertice di Nizza si è, infatti, recentemente (nel 2001), giunti al consiglio di Göteborg per definire l'approvazione di un programma dell'Unione europea per la prevenzione dei conflitti violenti. Il prossimo Consiglio europeo, che si terrà nel dicembre di quest'anno, dovrà precisare e dichiarare il ruolo dell'Unione europea nella gestione delle crisi e, a tal fine, la Presidenza belga è stata invitata dal Consiglio ad includere tra le priorità del suo semestre, l'elaborazione di una identità europea in materia di sicurezza e difesa in collaborazione con l'Alto rappresentante per la politica estera e di sicurezza, Solana. Come vedete, quindi, il provvedimento si inserisce perfettamente nel quadro europeo di definizione della prevenzione delle crisi.

Occorre quindi cominciare a pensare politicamente le missioni dei nostri contingenti militari e, più in generale, gli interventi del *peacekeeping* e di sostegno alle nuove democrazie, in un contesto unitario in cui l'interdipendenza delle sovranità non è più una prospettiva ma un dato acquisito. Mi sembra che il quadro degli interventi considerati si muova proprio in questa ottica. L'urgenza è una situazione tipica e, talvolta, inevitabile ma, in questo caso, la maggior parte dei provvedimenti deve considerarsi ormai strutturale e non più di emergenza. Lo sforzo della politica, oggi, deve essere proprio quello di scongiurare situazioni di emergenza: per ciò dobbiamo lavorare per costruire un sistema di relazioni internazionali dove la prevenzione costituisca un obiettivo e tale obiettivo richiede un sistema operativo strutturato in grado di sostenerlo.

Credo dunque che si debba sottolineare, come ha già fatto chi mi ha preceduto, la necessità, già evidenziata peraltro nella scorsa legislatura dal Comitato per la legislazione, di giungere all'approvazione di una disciplina applicabile, in via generale, alle missioni dei contingenti militari per la pace.

Ciò non solo eviterebbe, da un lato, l'emanazione di provvedimenti d'urgenza, ma contribuirebbe anche, dall'altro, alla

creazione di quel contesto istituzionale cui facevo cenno prima e che costituisce la più importante premessa per prevenire ed affrontare la gestione delle crisi che le varie situazioni possono sempre porre all'attenzione della comunità internazionale. Dai lavori della Commissione è emersa la volontà di considerare tali missioni di pace come elemento strutturale della nostra politica estera ed al tempo stesso come sistema di difesa avanzato.

Per questi motivi, tali missioni devono potersi avvalere di risorse appositamente preordinate nell'ambito della legge finanziaria annuale. Auspichiamo quindi che questo tipo di provvedimento sia davvero l'ultimo e che, per la legislatura in corso, si possa avere una legge che risolva definitivamente tale situazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FRANCESCO NUCARA, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio. Signor Presidente, il Governo concorda con le ottime relazioni svolte dai due relatori e non ha nient'altro da aggiungere.

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

FEDERICO BRICOLO. Signor Presidente, in merito alla conversione in legge del decreto-legge n. 294 del 19 luglio 2001 recante la proroga della partecipazione militare italiana a missioni internazionali di pace, il gruppo Lega nord Padania darà un voto favorevole. Dobbiamo però svolgere alcune considerazioni sulla prosecuzione dei programmi delle forze di polizia italiane in Albania. Il Governo — faccio riferimento all'articolo 2 — stanziava 15 miliardi che serviranno per l'ultimazione dei programmi di consulenza e addestramento della polizia albanese.

Dopo aver letto attentamente la relazione che il Ministero dell'interno ha inviato attraverso il dipartimento di pubblica sicurezza, emerge un quadro tutt'altro che positivo in riferimento ai risultati

conseguiti nel primo semestre 2001. Nella relazione infatti si legge come siano risultate evidenti, nella realtà albanese, tracce di un sistema istituzionale che soffre ancora di ritardi operativi, procedure non adeguate e carenze organizzative. Ancora, vi è scritto come, in merito alla gestione delle attività di prevenzione generale e di controllo del territorio, vada segnalato il perdurare di un certo deficit nei servizi attuati nei luoghi di imbarco di persone verso l'Italia ed il ritardo di interventi sul territorio in occasione del respingimento di natanti lungo quelle coste. È importante anche rilevare come, in occasione del respingimento dei natanti effettuati dalle unità navali della Guardia di finanza lungo le coste albanesi e degli avvistamenti di gommoni da parte delle unità aeree delle forze di polizia italiane, seguiti da segnalazioni alla polizia albanese, quest'ultima non abbia sempre assicurato tempestivi interventi, facendo mancare sistematici sequestri di natanti e la cattura dei responsabili dei traffici appena ricordati. Da rilevare anche che non sono mancati, sempre citando la relazione, casi di coinvolgimento di operatori della polizia albanese in attività illecite, in particolare in fatti di corruzione.

Il Governo quindi appoggia un'iniziativa per lo sviluppo delle capacità della polizia albanese al fine di renderla autonoma ed efficace nel contrasto della criminalità. Si evince però da questa relazione che vi sono ancora notevoli problemi interni al Governo albanese. La Lega nord presenterà quindi in aula due emendamenti: il primo è volto ad esplicitare le finalità dei programmi italiani a sostegno della polizia albanese. Nella fattispecie, la polizia albanese dovrà migliorarsi, essere più incisiva nel campo del contrasto delle attività svolte dalla criminalità organizzata operante in Albania e nel controllo dei flussi migratori illegalmente diretti verso il territorio della Repubblica italiana. Il secondo emendamento che presenteremo sarà volto invece a vincolare la prosecuzione delle operazioni stesse all'ottenimento di risultati soddisfacenti.