

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

26.

SEDUTA DI LUNEDÌ 30 LUGLIO 2001

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **FABIO MUSSI**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	III-VII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-37

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Vianello Michele (DS-U)	3
Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 286 del 2001: Differimento termini smaltimento rifiuti (A.C. 1334) (Discussione)	1	(<i>Repliche del relatore e del Governo – A.C. 1334</i>)	8
(<i>Discussione sulle linee generali – A.C. 1334</i>)		Presidente	8
Presidente	1	Foti Tommaso (AN), <i>Relatore</i>	8
Foti Tommaso (AN), <i>Relatore</i>	1	Nucara Francesco, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	9
Nucara Francesco, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	3	Disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 256 del 2001: Interventi urgenti nel settore dei trasporti (approvato dal Senato) (A.C. 1386) (Discussione)	10
Pinto Maria Gabriella (FI)	5		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; CCD-CDU Biancofiore: CCD-CDU; Lega Nord Padania: LNP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Nuovo PSI: Misto-N.PSI.

	PAG.		PAG.
<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 1386)</i>	10	<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 1387)</i>	28
Presidente	10	Presidente	28
Bornacin Giorgio (AN)	17	Bricolo Federico (LNP)	32
Gibelli Andrea (LNP)	14	Deiana Elettra (RC)	33
Muratori Luigi (FI), <i>Relatore</i>	10	Nucara Francesco, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	32
Nucara Francesco, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	13	Paoletti Tangheroni Patrizia (FI), <i>Relatore per la III Commissione</i>	31
Raffaldini Franco (DS-U)	15	Ramponi Luigi (AN), <i>Relatore per la IV Commissione</i>	28
Susini Marco (DS-U)	13	Rizzi Cesare (LNP)	35
Tidei Pietro (DS-U)	19	<i>(Repliche dei relatori e del Governo – A.C. 1387)</i>	36
<i>(Repliche del relatore e del Governo – A.C. 1386)</i>	22	Presidente	36
Presidente	22	Nucara Francesco, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	37
Muratori Luigi (FI), <i>Relatore</i>	22	Paoletti Tangheroni Patrizia (FI), <i>Relatore per la III Commissione</i>	36
Mammola Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	23	Ramponi Luigi (AN), <i>Relatore per la IV Commissione</i>	36
Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 294 del 2001: Proroga partecipazione militare a missioni internazionali di pace (A.C. 1387) (Discussione)	28	<i>(La seduta, sospesa alle 18,10, è ripresa alle 19,25)</i>	37
		Ordine del giorno della seduta di domani	37

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 15.

La Camera approva il processo verbale della seduta del 24 luglio 2001.

Missioni.

PRESIDENTE comunica i nomi dei deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna (*vedi resoconto stenografico pag. 1*).

Discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 286 del 2001: Differimento termini smaltimento rifiuti (1334).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

TOMMASO FOTI, *Relatore*, rileva che il provvedimento d'urgenza dispone il differimento di due termini previsti dalla normativa vigente relativamente allo smaltimento in discarica dei rifiuti ed agli obblighi posti a carico delle imprese, al fine di favorire il riciclaggio dei prodotti a base di polietilene. Sottolineata altresì l'esigenza di definire una disciplina organica in materia di smaltimento dei rifiuti, in conformità alle recenti direttive comunitarie, precisa, in particolare, che la proroga prevista dall'articolo 1, comma 2, del decreto-legge è volta a garantire migliori condizioni di operatività alle imprese aderenti al consorzio obbligatorio per il riciclaggio del polietilene; auspica quindi la sollecita conversione in legge del provvedimento d'urgenza, nel testo del Governo.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

MICHELE VIANELLO, sottolinea il ritardo dell'Italia relativamente al recepimento della normativa comunitaria in materia di smaltimento dei rifiuti, esprime perplessità sulla previsione di una proroga indifferenziata valida per l'intero territorio nazionale, che finirebbe per penalizzare le imprese più attente alle problematiche ambientali; preannunzia pertanto la presentazione di un emendamento riferito al comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge, volto ad introdurre una distinzione tra le varie tipologie di rifiuti. Dichiara infine di condividere il contenuto del comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge concernente la proroga del termine per l'adempimento dell'obbligo per le aziende del settore di partecipazione al Consorzio per il riciclaggio dei prodotti in polietilene.

MARIA GABRIELLA PINTO rileva che la vigente legislazione nazionale in materia di smaltimento dei rifiuti ha recepito soltanto formalmente i principi sanciti in ambito comunitario, rinviando per l'attuazione pratica ad appositi atti regolamentari non ancora adottati. Riconosciuta, pertanto, la necessità di prorogare il termine di applicazione del divieto di smaltire in discarica rifiuti diversi da quelli inerti o che residuino da specifiche e puntuali operazioni di riciclaggio, recupero e smaltimento, come disposto dal provvedimento d'urgenza, invita il Governo ad adottare sollecitamente le prescritte norme di carattere tecnico.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

TOMMASO FOTI, *Relatore*, ricorda che il Governo si è impegnato a dare attuazione, in tempi brevi, alla normativa comunitaria in materia; fornisce inoltre dati che confermano la maggiore concentrazione di discariche nel Mezzogiorno: sono pertanto le regioni del Sud, prevalentemente amministrare da giunte di centro-sinistra, a trarre maggiori vantaggi dalla normativa in esame. Nella certezza che il Governo emanerà al più presto il regolamento di attuazione, preannunzia parere contrario sulla proposta emendativa del deputato Vianello, già respinta in Commissione.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*, condivide le considerazioni del relatore, ricorda che il provvedimento d'urgenza in esame risponde ad una precisa richiesta formulata dalle regioni, che ritengono di dover disporre di maggiore tempo per adeguare la normativa locale a quella comunitaria in tema di smaltimento dei rifiuti. Invita infine il deputato Vianello a non presentare in aula la sua proposta emendativa, se identica a quella già respinta in Commissione, ed a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno: assicura che il Governo ne terrà in tal caso conto nell'elaborazione delle norme regolamentari.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge S. 384, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 256 del 2001: Interventi urgenti nel settore dei trasporti (approvato dal Senato) (1386).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

LUIGI MURATORI, *Relatore*, nel sottolineare la necessità, unanimemente ri-

conosciuta, di adeguare la normativa italiana a quella dell'Unione europea, ricorda che con il decreto-legge in esame viene prorogato il termine per emanare il regolamento di attuazione del decreto legislativo n. 395 del 2000, in recepimento di quanto previsto da alcune direttive comunitarie relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori; si introduce in tal modo un nuovo regime transitorio per l'esercizio della professione di autotrasportatore di cose per conto terzi e si prevede una norma di interpretazione autentica dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974. Ricorda infine che con l'articolo 3-bis del decreto-legge si dispone uno stanziamento in favore delle imprese esercenti pubblici servizi di trasporto. Rilevato che il provvedimento d'urgenza contiene misure necessarie, ancorché parziali, per il settore dell'autotrasporto e per la crescita economica e civile del Paese, ne sollecita una rapida conversione in legge.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

MARCO SUSINI, pur riconoscendo la necessità di operare un'organica ristrutturazione nel settore dell'autotrasporto, ritiene che le misure adottate dal Governo con il provvedimento d'urgenza in esame siano inadeguate e rischiano di favorire ulteriori conflittualità nel comparto, generando altresì situazioni di incertezza ed elementi di confusione. Espresse inoltre perplessità circa la sussistenza dei requisiti costituzionali di necessità ed urgenza, invita a riflettere sul rinvio della liberalizzazione del settore, che sembra dedursi dal provvedimento, senza che peraltro ne siano specificati i termini. Preannunzia, infine, voto contrario sul disegno di legge di conversione in esame.

ANDREA GIBELLI, nel riconoscere la necessità di riordinare il settore dell'au-

totrasporto, anche per favorire la liberalizzazione del mercato ed un nuovo assetto societario delle imprese operatrici, ritiene che l'adozione del decreto-legge in esame sia stata resa necessaria ed urgente dalla situazione di grave difficoltà in cui si è trovato il comparto, atteso che negli anni scorsi le problematiche dell'autotrasporto sono state affrontate dai Governi di centrosinistra in maniera frammentaria.

FRANCO RAFFALDINI, nell'osservare preliminarmente che le norme contenute nel provvedimento d'urgenza sono poco chiare, come peraltro segnalato dallo stesso Comitato per la legislazione, ritiene improprio il ricorso, nel caso specifico, all'istituto della decretazione d'urgenza, atteso che il Governo sarebbe potuto ricorrere più opportunamente ad un decreto legislativo. Nel far presente, inoltre, che il provvedimento è foriero di ambiguità, incertezze e contenziosi, anche con l'Unione europea, sottolinea come lo stesso non affronti organicamente e compiutamente le problematiche del comparto dell'autotrasporto.

GIORGIO BORNACIN, rilevato che la vigente normativa concernente il settore dell'autotrasporto appare caotica, come dimostra anche la necessità di prevedere una norma di interpretazione autentica dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974, ricorda che l'adozione del provvedimento d'urgenza in esame è servita, fra l'altro, ad evitare uno sciopero degli autotrasportatori ed ha registrato l'accordo delle categorie interessate: preannunzia pertanto il voto favorevole dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale.

PIETRO TIDEI, contestata l'accusa rivolta ai precedenti Governi di non aver elaborato una opportuna strategia politica in materia di autotrasporto, considera necessaria la proroga del termine per l'adozione del regolamento di attuazione delle direttive comunitarie, ma non condivide lo strumento del decreto ministeriale, che contrasta con quanto stabilito dall'articolo

17 della legge n. 400 del 1988. Giudica altresì eccessivo il periodo di vigenza del regime transitorio per l'entrata a regime della disciplina relativa all'esercizio della professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi ed impropria la previsione di una norma di interpretazione autentica nell'ambito di un decreto-legge. Preso atto che il Governo intende rinviare la soluzione delle problematiche connesse all'autotrasporto, denuncia la totale assenza di una strategia in materia di trasporto nel DPEF.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

LUIGI MURATORI, *Relatore*, preso atto dell'ampio consenso registratosi circa l'opportunità di un provvedimento che ponga rimedio alla mancata emanazione del regolamento d'attuazione previsto in materia, dichiara di non comprendere le ragioni dell'atteggiamento assunto in aula dall'opposizione. Auspica infine una sollecita conversione in legge del provvedimento d'urgenza.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, precisa che, a fronte delle critiche mosse dall'opposizione, il decreto-legge in esame si è reso necessario per colmare una lacuna normativa derivante dalla mancata emanazione, da parte del precedente Governo, del regolamento attuativo del decreto legislativo n. 395 del 2000. Rileva che il processo di liberalizzazione del settore non sarà possibile se prima non si risolverà il problema del sistema tariffario cosiddetto a forcina, sul quale, peraltro, il precedente Governo non ha ritenuto di intervenire con iniziative adeguate. Preannunzia, al riguardo, la presentazione di un disegno di legge volto, fra l'altro, a rivedere l'impianto complessivo della legge n. 298 del 1974. Auspica, infine, una sollecita conversione in legge del decreto-legge.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 294 del 2001: Proroga partecipazione militare a missioni internazionali di pace (1387).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

LUIGI RAMPONI, *Relatore per la IV Commissione*, rileva che il provvedimento d'urgenza in discussione proroga al 31 dicembre 2001 il termine per la partecipazione dei contingenti italiani alle missioni internazionali di pace in corso nei Balcani, a Hebron, in Etiopia ed Eritrea, nonché il termine relativo ai finanziamenti per il completamento dei programmi italiani a sostegno delle forze di polizia albanesi. Dà quindi conto dell'entità del personale italiano impegnato nelle citate missioni, rilevando che ulteriori disposizioni del decreto-legge disciplinano, in particolare, il regime giuridico ed economico applicabile al personale militare in missione; il ministro della difesa è inoltre autorizzato ad effettuare acquisti e lavori in economia, nel limite di spesa di 5 miliardi di lire.

Rileva infine che le Commissioni riunite III e IV concordano con il rilievo contenuto nel parere del Comitato per la legislazione relativamente all'opportunità di varare una legislazione organica in materia di missioni internazionali, sia militari sia di pace.

PATRIZIA PAOLETTI TANGHERONI, *Relatore per la III Commissione*, rilevato che le norme del decreto-legge rappresentano una sorta di compendio della presenza italiana sulla scena mondiale, nell'ambito di una cooperazione internazionale che si è progressivamente rafforzata, sottolinea la necessità di varare una disciplina generale delle missioni di contingenti militari all'estero, da intendersi quale premessa per la creazione di un sistema di relazioni internazionali che consenta di prevenire le situazioni di crisi ed i conflitti.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*, si associa alle considerazioni svolte dai relatori.

FEDERICO BRICOLO, nel preannunciare il voto favorevole del gruppo della Lega nord Padania sul disegno di legge di conversione, osserva che i programmi italiani di sostegno delle forze di polizia albanesi non hanno finora conseguito risultati positivi relativamente al contrasto della criminalità organizzata, dell'immigrazione clandestina e di altri traffici illeciti: preannunzia pertanto la presentazione di due emendamenti volti, rispettivamente, a rendere più definiti ed incisivi i richiamati programmi, nonché a vincolare la loro prosecuzione al conseguimento di risultati soddisfacenti, da sottoporre a periodiche verifiche.

ELETTRA DEIANA preannunzia voto contrario alla conversione in legge di un provvedimento d'urgenza che contiene disposizioni indifferenziate e prive di indicazioni analitiche in merito alle singole missioni internazionali nelle quali sono impegnati militari italiani; rileva altresì che le stesse missioni sono strumentali alla tutela di interessi economici oppure si inquadrano nella non condivisibile strategia di intervento della NATO, che ha ormai assunto funzioni di polizia a livello mondiale. Ritiene infine che la normativa in esame contrasti con il dettato costituzionale.

CESARE RIZZI, pur esprimendo perplessità sulla copertura finanziaria del decreto-legge in esame, conferma l'orientamento favorevole dei deputati del gruppo della Lega nord Padania; ritiene tuttavia necessario che il Governo italiano vigili in modo più incisivo sull'attività della polizia albanese, riferendo periodicamente al Parlamento sugli esiti dei programmi di collaborazione in atto.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

PATRIZIA PAOLETTI TANGHERONI, *Relatore per la III Commissione*, fa presente al deputato Deiana che, negli scenari di crisi internazionale nei quali non sono presenti contingenti di pace, aumentano le probabilità che possano verificarsi eccidi, come nel caso del Ruanda.

LUIGI RAMPONI, *Relatore per la IV Commissione*, nel dichiarare di dissentire dal deputato Deiana, sottolinea che l'Italia riceve un generale plauso a livello internazionale per l'impegno profuso nelle missioni internazionali.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*, si associa alle considerazioni svolte, in replica, dai relatori.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

In attesa delle determinazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 18,10, è ripresa alle 19,25.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Martedì 31 luglio 2001, alle 10.

(Vedi resoconto stenografico pag. 37).

La seduta termina alle 19,30.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 15.

GIOVANNI DEODATO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 24 luglio 2001.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armosino, Baccini, Colucci, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Galati, Gasparri, Maroni, Martusciello, Matteoli, Prestigiacomo, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sospiri, Stefani, Taormina, Tortoli, Tremaglia, Urso, Valducci, Viceconte e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 16 luglio 2001, n. 286, recante differimento di termini in materia di smaltimento di rifiuti (1334) (ore 15,03).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 16 lu-

glio 2001, n. 286, recante differimento di termini in materia di smaltimento di rifiuti.

(Discussione sulle linee generali — A.C. 1334)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare Democratici di sinistra-Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Il relatore, onorevole Foti, ha facoltà di parlare.

TOMMASO FOTI, *Relatore*. Signor Presidente, colleghi, in ordine al decreto-legge 16 luglio 2001, n. 286, recante differimento di termini in materia di smaltimento di rifiuti, occorre preliminarmente evidenziare come detto decreto possieda i requisiti di necessità e di urgenza previsti dal dettato costituzionale per la sua adozione.

Occorre altresì rilevare che il decreto-legge in questione dispone, all'articolo 1, commi 1 e 2, due interventi in materia di posticipo di termini previsti dalla legislazione vigente in ordine ai rifiuti. Il primo riguarda lo smaltimento in discarica dei rifiuti; il secondo concerne gli obblighi a carico delle imprese al fine di favorire il riciclaggio dei beni a base di polietilene.

Occorre dire che il comma 1 dell'articolo 1 pone un differimento del termine di applicazione del divieto di smaltimento nelle discariche di rifiuti diversi da quelli inerti e che residuano da operazioni di riciclaggio, recupero e smaltimento, previsto dall'articolo 5, comma 6 del decreto

legislativo n. 22 del 1997. Questo termine, inizialmente fissato al 1° gennaio 2000, successivamente, con legge 25 febbraio 2000, n. 33, è stato ulteriormente posticipato al 16 luglio 2001, periodo in cui doveva essere data attuazione alla direttiva 1999/31/CE. Tuttavia, il recepimento di questa direttiva è stato poi previsto dalla legge 29 dicembre 2000, n. 422, la cosiddetta legge comunitaria, che ha fissato al 4 febbraio 2002 il termine di recepimento della direttiva in questione.

L'articolo 1, comma 1, prevede un differimento di termini che serve soprattutto ad evitare difficoltà operative nella gestione dei rifiuti, che potrebbero derivare da un'insufficiente offerta, al momento, di impianti di recupero e di smaltimento alternativi alle discariche, e che potrebbero causare una grave e diffusa situazione di emergenza rifiuti. Inoltre, occorre rilevare che siamo in presenza della necessità di definire una disciplina organica dello smaltimento dei rifiuti nelle discariche con l'adozione delle relative norme tecniche, in conformità con le recenti disposizioni comunitarie; in particolare, voglio qui ricordare la direttiva 1999/31/CE del Consiglio, che introduce norme nuove sulle discariche.

Debbo altresì rilevare che la stessa Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome, in data 11 luglio 2001, ha richiesto, *sic et simpliciter*, la proroga della normativa precedentemente in vigore senza introdurre alcuni elementi o richieste di specifica, pervenute invece al presidente della VIII Commissione e ad alcuni parlamentari della Commissione stessa sia da parte del consorzio nazionale volontario del riciclaggio della gomma sia da parte della federazione imprese di servizi.

Sul punto tengo a precisare che, sentita anche l'opinione del Governo, il relatore ritiene che il decreto-legge debba essere convertito in legge, così com'è stato concepito nella edizione e nella lettera che è stata sottoposta all'attenzione del Parlamento. Tuttavia, il relatore non può esimersi dal sottolineare come sia importante l'adozione della normativa necessaria a

dare concreta attuazione alla direttiva 1999/31/CE. Dico questo, in primo luogo, per evitare procedimenti di infrazione nei confronti dell'Italia da parte della Comunità Europea, in secondo luogo, perché ormai questa politica di rinvio non giova al settore dello smaltimento dei rifiuti, soprattutto perché toglie elementi di certezza agli operatori. Sotto questo profilo il comma 1, nonostante introduca un termine temporale definito (un anno dalla conversione in legge del decreto-legge al nostro esame), allo stesso tempo ne introduce uno aleatorio nel momento in cui introduce la possibilità di entrata in vigore del decreto-legge, ossia una applicazione limitata dello stesso, nel caso in cui, nel frattempo, vengano votate le apposite normative in materia di trattamento dei rifiuti in discarica.

Sotto questo profilo, il relatore ritiene, anche interpretando il pensiero della Commissione, che sarebbe di gran lunga preferibile che tutti i decreti che dovranno essere emanati entrino in vigore contemporaneamente proprio per non avere una applicazione a singhiozzo delle norme che, qui, oggi sì, vanno, per un certo verso, a convertire in legge ma, soprattutto, delle norme che dovrebbero disciplinare, per il futuro, la materia, al fine, soprattutto, di non dare agli operatori del settore elementi applicativi ancora più confusi in termini di rispetto dei termini (e non è un gioco di parole).

Il secondo comma proroga al 31 ottobre 2001 il termine, inizialmente previsto per il mese di agosto, concernente la possibilità per le imprese di iscriversi e di adempiere a tutti gli obblighi di adesione al consorzio per il riciclaggio di rifiuti di beni in polietilene senza applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria prevista dall'articolo 51, comma 6-ter, del decreto legislativo n. 22 del 1997.

L'articolo 2, infine, dispone circa l'entrata in vigore del decreto-legge.

In ordine ai lavori della Commissione debbo soltanto segnalare che nel corso dell'esame è stato fatto rilevare come il testo del disegno di legge al nostro esame, presentato dal Governo, non risulti corre-

dato dall'analisi tecnico-normativa (ATN) né da quella sull'impatto della regolamentazione (AIR) di cui alla direttiva del Consiglio dei ministri del 27 marzo 2000.

Quanto ai pareri espressi dalle tre Commissioni investite della questione, devo dire che, in generale, la I Commissione ha espresso parere favorevole senza alcun vincolo; la XIV Commissione ha espresso parere favorevole sebbene avesse auspicato — dobbiamo dirlo — la possibilità di distinguere tra le varie tipologie di rifiuti ai fini del differimento dei termini di operatività del divieto di smaltimento dei rifiuti in discarica; infine, la X Commissione ha espresso anch'essa parere favorevole, pur con una condizione relativa al secondo comma dell'articolo 1.

Il Comitato per la legislazione ha mosso alcuni rilievi sotto il profilo della scrittura e della comprensibilità del testo del decreto-legge che, pur essendo condivisibili in linea di principio, attengono alla tecnica legislativa e non al merito della questione. In altre parole, voglio dire che il Comitato per la legislazione ha indubbiamente posto all'attenzione del legislatore alcune questioni pertinenti, non ultima quella di richiamarne l'attenzione sulla differenza che esiste tra differimento e proroga dei termini e sul fatto che sia restrittivo l'aver utilizzato nel titolo del decreto-legge la terminologia « smaltimento di rifiuti », essendo in realtà il comma 1 una norma che si occupa dei rifiuti ma non del loro smaltimento. Il relatore deve tuttavia rilevare che il parere espresso dal Comitato per la legislazione, pur con questi richiami, è favorevole.

Quanto alla Commissione parlamentare per le questioni regionali, la stessa non ha espresso alcun parere.

In relazione a ciò, il relatore ritiene di poter chiedere la conversione in legge del decreto-legge così come è stato presentato dal Governo alle Camere.

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 si riserva di intervenire in sede di replica.

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

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si dovrebbe trattare — in quanto differimento di termini — di una conversione dovuta, sulla quale, in teoria, dovremmo essere favorevoli. In realtà, vi sono alcuni elementi che ci hanno indotto a porci in modo problematico nei confronti di questa proposta di conversione avanzata dal Governo, talché annuncio da subito che presenteremo — lo abbiamo già depositato — un emendamento all'articolo 1.

Vorrei far rilevare come il nostro paese si trovi in ritardo rispetto a quanto previsto dall'Unione europea. Già siamo alla seconda proroga, e temo che un'ulteriore proroga indifferenziata possa comportare l'emanazione di un provvedimento di infrazione da parte della stessa Unione europea: non stiamo cioè ottemperando a quanto questa richiede all'Italia in materia di smaltimento in discarica dei rifiuti.

Vorrei intanto chiarire una prima questione, poiché si potrebbe pensare che la non concessione di una proroga indifferenziata comporti il sorgere di una sorta di emergenza rifiuti in tutto il paese, soprattutto nel sud, e a tal proposito vorrei ricordare che si sta facendo riferimento a rifiuti speciali non pericolosi e a rifiuti speciali pericolosi. La stragrande maggioranza dei rifiuti continuerebbe, anche se venisse approvato l'emendamento che proponiamo, ad essere smaltita in discarica, così come oggi avviene. Ci stiamo quindi riferendo a particolari tipologie di rifiuti.

Ho con me alcuni dati — forniti prevalentemente dall'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente — che sfatano il mito che vorrebbe danneggiate le regioni del sud qualora si mettesse in discussione una proroga indifferenziata. Ciò non è assolutamente vero, innanzitutto perché le regioni meridionali, come noto, non possiedono molte discariche. Basta infatti leg-

gere i dati per accorgersi come la grande maggioranza di queste sia dislocata nelle regioni del nord, in Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia e Friuli. Non possiamo quindi parlare di sistemi regionali nello smaltimento dei rifiuti che vedrebbero penalizzato il sistema meridionale. Stiamo invece parlando di un sistema nazionale per la gestione dei rifiuti. Anzi, laddove il sistema nazionale per la gestione dei rifiuti non viene ritenuto sufficiente, regioni importanti portano i loro rifiuti all'estero. Si è parlato molto dell'emergenza rifiuti in Campania, dato che una parte considerevole dei rifiuti della regione viene « esportata » in Germania. Pertanto, una proroga indifferenziata sul territorio italiano non metterebbe in difficoltà alcuna regione. Il sistema Italia, infatti, sicuramente presenta grandi vincoli e può essere letto, dal punto di vista degli impianti di discarica e delle piattaforme ecologiche, come un tutto indifferenziato, ma certamente in questi anni all'interno di esso sono stati compiuti grandi passi.

L'aspetto che fa maggiormente riflettere è che una serie di aziende, sia pubbliche sia private, ha effettuato in modo indifferenziato, nel corso di questi anni, enormi investimenti al fine di procedere in direzione della raccolta indifferenziata o dello smaltimento. Mi riferisco soprattutto allo smaltimento di alcune tipologie di rifiuti ingombranti (per esempio, allo smaltimento di frigoriferi e televisioni usate), ma anche ai rifiuti di cava e da edilizia: ormai una parte considerevole del nostro paese viene tranquillamente servita da questo punto di vista.

Per quanto riguarda i rifiuti speciali non pericolosi censiti nel codice CER come 01, 06, 10 e 19 (purtroppo i dati disponibili sono ancora quelli del 1997), abbiamo raggiunto una percentuale di smaltimento dei rifiuti non in discarica quasi del 56 per cento: ormai, quindi, una parte considerevole dei rifiuti non viene smaltita in discarica.

Percentuali sicuramente inferiori, ma ugualmente importanti, riguardano i rifiuti considerati pericolosi. Una proroga indifferenziata andrebbe in qualche maniera a

punire le imprese che nel corso di questi anni hanno compiuto enormi investimenti (si tratta — lo ripeto — di imprese pubbliche e private): si verrebbero così a penalizzare i territori e le imprese che hanno tenuto comportamenti di tipo virtuoso.

È chiaro, quindi, che una proroga di tipo indifferenziato non incontra assolutamente il nostro favore. L'emendamento Vianello 1.1, che abbiamo già presentato in Commissione e che verrà riproposto, tende a concedere una proroga in materia di smaltimento di tipologie di rifiuti che non hanno ottenuto risultati credibili né dal punto di vista dello smaltimento né da quello della raccolta differenziata. Si tende, invece, a non riconoscere più la possibilità di discarica, e quindi a costringere gli operatori ad intervenire, laddove non sono stati effettuati investimenti e non sono stati compiuti passi in avanti nel nostro paese.

Infine, vorrei ricordare che il relatore, nel caso venisse approvato il nostro emendamento, ha parlato di un'emergenza rifiuti. Non si tratterebbe di un'emergenza rifiuti, ma di un milione di tonnellate di rifiuti pericolosi e di 3 milioni e 100 mila tonnellate di rifiuti non pericolosi. Si tratta, quindi, di quantità non enormi, ma assolutamente gestibili, che per essere smaltite in qualche maniera necessiterebbero di interventi assolutamente ordinari e, soprattutto, implicherebbero una rinnovata capacità (che fino ad ora non si è riscontrata) di alcuni operatori privati e di soggetti pubblici.

Per quanto attiene l'articolo 2, non posso che convenire con le osservazioni svolte dal relatore alle quali naturalmente — come ho già avuto modo di dire — ci associamo, anche se in ordine alle modalità di smaltimento del polietilene (l'adesione non è avvenuta da parte di diversi soggetti importanti e, anzi, si dice che lo stesso consorzio non l'abbia particolarmente favorita) sarà necessario un intervento da parte del Governo. Per quanto ci riguarda, rispetto al comma 2 vi è un'assoluta adesione, mentre per quanto riguarda il comma 1, per le motivazioni

esposte finora, presenteremo un emendamento (lo abbiamo già proposto in Commissione), perché riteniamo assolutamente necessario un premio nei confronti di comportamenti virtuosi in materia di raccolta e smaltimento di rifiuti, rispetto a chi, nel corso di questi anni, non ha compiuto alcun passo in avanti.

Penso che un atteggiamento così differenziato possa servire al nostro Governo, anche per un comportamento interlocutorio nei confronti dell'Unione europea. Temo che, viceversa, rispetto ad una proroga di tipo indifferenziato, quest'ultima avrebbe tutte le ragioni — poiché siamo in presenza della seconda proroga — di aprire un procedimento nei confronti del nostro paese.

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

MARIA GABRIELLA PINTO. Signor Presidente, il collega Vianello lamenta un certo ritardo, e ne ha ben donde, ma sarebbe molto semplice ricordare che non è certamente il centrodestra ad essersi occupato della politica dell'ambiente in tutti questi anni, almeno non come coalizione di Governo. Allora, forse, è bene — al di là di quanto ha prima esposto, in maniera eccellente, il collega Foti — fare una breve riflessione, in modo da ricordare la situazione a tutti, a chi era e a chi non era presente in quest'aula.

L'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2001, n. 286, differisce — come diceva poc'anzi l'onorevole Foti — il termine per l'applicazione del divieto di smaltimento in discarica dei rifiuti, così come previsto dall'articolo 5, comma 6, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, ovvero del cosiddetto decreto Ronchi (che certamente tutti conoscono), come modificato dall'articolo 1 del decreto legislativo n. 500 del 1999. Il decreto-legge in esame stabilisce, appunto, un differimento fino all'adozione delle norme tecniche previste e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione dello stesso. Di conseguenza, solo dopo l'adozione delle norme tecniche in-

renti sia la costruzione delle discariche sia l'accettazione delle varie tipologie di rifiuti, pericolosi e non pericolosi, sarà possibile smaltire gli stessi nella discarica.

L'articolo 5, comma 6, del decreto legislativo n. 22 del 1997 aveva stabilito che, a partire dal 1° gennaio 2000, fosse consentito smaltire in discarica esclusivamente i rifiuti inerti, i rifiuti individuati da specifiche norme tecniche ed i rifiuti che residuano da specifiche e puntuali operazioni di riciclaggio, di recupero e di smaltimento. Quel provvedimento aveva, quindi, imposto un rigoroso divieto di accesso in discarica a tutte le tipologie di rifiuti urbani, speciali non pericolosi e speciali pericolosi, con conseguente obbligo di smaltire gli stessi attraverso forme alternative a quella dello smaltimento in discarica, come il recupero di materia o di energia, ed i trattamenti finalizzati all'eliminazione o alla diminuzione della pericolosità.

Il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, nel recepire le direttive comunitarie — la n. 156 del 1991, la n. 689 del 1991 e la n. 62 del 1994 — ha adottato una strategia di intervento imponendo la seguente scala di priorità. Al primo posto vi sono le iniziative dirette a favorire in via prioritaria la prevenzione e la riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti mediante tecnologie pulite, in particolare quelle che consentano un maggior risparmio di risorse naturali. Tra queste: strumenti economici, analisi del ciclo di vita dei prodotti, azioni di informazione e di sensibilizzazione dei consumatori, prodotti concepiti appositamente, in modo da non contribuire ad aumentare la produzione dei rifiuti. Al secondo posto vi è il recupero dei rifiuti attraverso il reimpiego diretto ed il riciclaggio. Al terzo posto vi sono le altre forme di recupero per ottenere materia prima dai rifiuti. Al quarto posto vi sono le misure economiche tese a favorire il mercato dei materiali recuperati dai rifiuti. Al quinto posto, ultima tra le attività di recupero, vi è l'utilizzazione principale di rifiuti come combustibile o come altro mezzo per produrre energia.

Proprio per evitare ogni dubbio circa queste priorità, l'articolo 4, comma 2, specifica espressamente che il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero di materia prima debbono essere preferiti alle altre forme di recupero, cioè alla combustione ai fini di produzione dell'energia.

Al sesto ed ultimo posto, infine, c'è lo smaltimento in discarica di tutto ciò che non è possibile, in qualche modo, riciclare o recuperare. La suddetta scala di priorità coincide con quanto indicato nella risoluzione del Parlamento europeo del 14 novembre 1996, nella quale si richiede una strategia rispettosa del seguente ordine di priorità: prevenzione, recupero, riciclaggio, recupero di materiali, recupero energetico e smaltimento finale.

Quindi, si può affermare che lo Stato italiano solo da questo punto di vista ha recepito appieno il dettato comunitario e i suoi obiettivi, ma è evidente che, al fine di dare esecuzione a quanto previsto dalla norma, la prima azione è quella di incidere in maniera significativa sulle scelte industriali, per limitare al massimo la produzione di rifiuti, sia in relazione alla quantità che alla pericolosità degli stessi.

Tutto ciò significa adottare provvedimenti di natura normativa e finanziaria che impongano o agevolino l'utilizzo di nuove tecnologie o l'ammodernamento di quelle esistenti, che determinino una produzione specifica dei rifiuti, quale ad esempio il miglioramento delle condizioni di funzionamento degli impianti siderurgici, finalizzato ad una minore presenza dei metalli nelle scorie di lavorazione.

Subito dopo, ma contestualmente, debbono essere effettuate tutte le azioni finalizzate al riutilizzo diretto e al riciclaggio, anche con recupero di materia prima. Infine, dopo la verifica dei risultati ottenuti con le azioni suddette, si deve passare ad interventi come la termovalorizzazione dei rifiuti e, quindi, alla individuazione di quelle categorie di rifiuti che debbono essere smaltiti in discariche, in quanto su di essi non è più possibile intervenire tecnologicamente per effettuare azioni di recupero.

Per quanto concerne il conferimento dei rifiuti in discarica, il Consiglio dell'Unione europea, con la direttiva n. 31 del 26 aprile 1999, ha adottato i criteri a cui gli Stati membri si debbono riferire, che di seguito sinteticamente indicherò: realizzazione delle discariche in relazione alla pericolosità dei rifiuti, accettazione degli stessi in base ad una procedura di classificazione, procedure di controllo durante la fase operativa e postoperativa delle discariche, procedure di autorizzazione per gli impianti di nuova realizzazione e loro adeguamento alla nuova normativa, individuazione di quelle categorie di rifiuti che possono essere conferiti in discarica tali e quali, poiché l'eventuale trattamento preliminare non contribuirebbe a ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente nella sua globalità.

Di conseguenza, si rileva che il quadro normativo europeo ha fornito chiari indirizzi per la problematica inerente alla gestione dei rifiuti, ma il legislatore italiano in passato non ha recepito le direttive in maniera coerente e tempestiva. Infatti, il decreto legislativo n. 22 del 1997, come detto, ha recepito formalmente la strategia di intervento delle direttive n. 156 del 1991, n. 689 del 1991 e n. 62 del 1994, rinviando ad una serie di decreti ministeriali l'attuazione pratica della strategia stessa, con l'aggravante di aver posto un limite temporale (1° gennaio 2000) per l'ultima azione in ordine di priorità, vale a dire per il divieto di conferimento in discarica dei rifiuti senza il preliminare trattamento.

L'unico atto regolamentare, il decreto ministeriale 5 febbraio del 1998, al di là di altri dispositivi non rilevanti, ha normato, ai fini della risoluzione delle problematiche inerenti alla gestione dei rifiuti, il recupero dei rifiuti non pericolosi attraverso le cosiddette procedure semplificate. A tal proposito, merita ricordare che l'11 aprile 2001 la Commissione europea ha inviato all'Italia un parere motivato per mancata conformità del decreto legislativo in questione agli articoli 9, 10 e 11 della

direttiva comunitaria 442/75/CE relativa ai rifiuti, modificata dalla direttiva europea n. 156 del 1991.

Da quanto sopra esposto si rileva la scarsa e irrilevante produzione legislativa finalizzata all'attuazione delle strategie comunitarie e, quindi, alla risoluzione della grave problematica inerente alla gestione dei rifiuti, al di là di molte gratuite affermazioni. Infatti, in prossimità della scadenza imposta dal cosiddetto decreto Ronchi, il legislatore non ha trovato di meglio che prorogare il termine imposto dallo stesso decreto legislativo, quindi dal gennaio 2000 alla data del 16 luglio 2001. Nonostante tale lasso di tempo, ben 18 mesi, che il legislatore si era dato per l'adozione dei necessari e indispensabili provvedimenti normativi, si è giunti alla data di scadenza senza aver risolto alcuno dei problemi che avrebbero consentito anche un parziale adeguamento alle direttive comunitarie.

In aggiunta, in data 16 luglio 1999, è entrata in vigore anche la direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 31 del 1999, che ha imposto l'obbligo del recepimento, da parte degli Stati membri, entro due anni dalla suddetta data e, cioè, entro il 16 luglio 2001.

In data 30 dicembre 1999 è stato emanato il decreto-legge n. 500, convertito nella legge 25 febbraio 2000, n. 33, al fine di prorogare il termine del divieto del conferimento dei rifiuti in discarica senza il preliminare trattamento imposto dal decreto Ronchi, dunque fino alla data del 16 luglio 2001, termine ultimo per il recepimento della direttiva europea n. 31 del 1999, senza fare il benché minimo riferimento alla suddetta direttiva e, quindi, senza creare almeno i presupposti per il suo recepimento.

Si precisa che l'ultima direttiva comunitaria citata, la n. 31 del 1999, non ha posto il limite temporale del 16 luglio 2001 per il divieto del conferimento dei rifiuti in discarica, bensì per il recepimento dei criteri e delle prescrizioni contenute nella stessa, anche al fine di omogeneizzare e normalizzare le regole tecniche inerenti al conferimento di rifiuti in discarica degli

Stati membri, per evitare rilevanti disparità dei costi di gestione, con conseguente flusso dei rifiuti verso quegli impianti con un livello di protezione inferiore ed un'inutile lunghezza di trasporto.

Senza dubbio, si può affermare che in passato il legislatore italiano ha avuto nella sostanza un atteggiamento inconcludente; infatti, si è preoccupato di fissare un termine temporale per il blocco del conferimento dei rifiuti in discarica senza preliminare trattamento, per dare ad intendere una volontà ferma ed un impegno preciso a dotarsi, entro il suddetto termine, delle norme tecniche indispensabili per dare pratica attuazione alla limitazione del conferimento in discarica dei rifiuti, in relazione al decreto Ronchi, ma non alla sopraggiunta direttiva comunitaria.

Probabilmente, il legislatore avrebbe fatto meglio se avesse definito il lasso di tempo massimo concesso ai soggetti interessati — enti pubblici, imprese — per gli adeguamenti obbligatori, a far data dall'entrata in vigore delle norme tecniche.

Infine, si rileva che la direttiva 1999/31/CE ha imposto l'obbligo del suo recepimento globale entro il 16 luglio 2001 ed ha posto limiti temporali per l'adeguamento, in relazione alle diverse problematiche. Il 16 luglio 2003 è il termine per l'elaborazione della strategia nazionale da comunicare alla Commissione europea per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da conferire in discarica; il 16 luglio 2006 è il termine per la riduzione al 75 per cento dei rifiuti biodegradabili urbani, in relazione alla produzione dell'anno 1995; il 16 luglio 2009 è il termine per la riduzione al 50 per cento dei rifiuti urbani biodegradabili, in relazione alla produzione dell'anno 1995; il 16 luglio 2003 è il termine per il divieto di conferimento in discarica delle gomme usate intere; il 16 luglio 2006 è il termine per il divieto di conferimento in discarica delle gomme usate triturate; il 16 luglio 2009 è il termine per l'adeguamento degli impianti di discarica esistenti per rifiuti non pericolosi ai criteri imposti dalla direttiva ed alle norme di recepimento; il 16 luglio 2002 è il termine per

l'adeguamento dell'autorizzazione degli impianti di discarica esistenti per rifiuti pericolosi ai sensi degli articoli 4, 5 e 6 ed all'allegato 2 della direttiva; infine, il 16 luglio 2004 è il termine per l'adeguamento degli impianti di discarica esistenti per rifiuti pericolosi alla prescrizione inerente il divieto del conferimento dei rifiuti senza trattamento.

Inoltre, in conseguenza di quanto esposto, in prossimità della scadenza del 16 luglio 2001, come affermava il collega Foti, il Governo si è trovato nella condizione di dover prorogare di un ulteriore anno il termine inerente al blocco di rifiuti in discarica, con un provvedimento urgente che attualmente necessita di essere convertito in legge, ma con il contestuale impegno ad adottare, almeno entro i termini imposti dalla direttiva comunitaria n. 31 del 1999, i dispositivi regolamentari necessari.

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. 1334)**

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

TOMMASO FOTI, Relatore. Signor Presidente, vorrei innanzitutto fare una precisazione circa la mia precedente affermazione sulla proroga dei termini di cui al comma 2: il termine di scadenza era fissato non ad agosto 2001, ma al 19 luglio 2001. In relazione, invece, a quanto sostenuto dal collega Vianello, circa l'eventuale procedimento di infrazione da parte della CEE, è chiaro — ne parlava prima la collega Pinto — come il Governo si sia impegnato in tempi brevi a dare attuazione a tutta la fase regolamentare indispensabile perché la direttiva 1999/31/CE sia correttamente applicata; dico correttamente e non estensivamente perché è notorio come, in queste materie, il più delle volte si sia introdotto, soprattutto da

parte del cosiddetto decreto Ronchi, un approccio di tipo estensivo alla normativa recepita, approccio che poi fatalmente provoca, come nel caso di specie, proroghe su proroghe, non essendo possibile darvi concreta attuazione.

Per quanto riguarda i dati a cui faceva riferimento il collega Vianello, debbo dire che quelli contenuti nel rapporto ANPA del giugno 2001 smentiscono le sue affermazioni. Infatti, nel 1999 i 786 impianti autorizzati e operativi (parlo di discariche) erano così distribuiti sul territorio nazionale: il sud ne aveva 565, il nord 138 e il centro 83. Quindi, la concentrazione prevalente e massiccia è proprio nelle regioni meridionali. D'altra parte, debbo dire che anche per le quantità smaltite, l'affermazione del collega Vianello non trova una concreta corrispondenza nelle affermazioni dell'ANPA, perché è vero che il nord smaltisce in discarica 8 milioni di tonnellate, ma 4,9 milioni vengono smaltiti al centro e 8,9 milioni al sud. Inoltre, la Campania, indipendentemente da dove si asserisca che vengano trasportati i rifiuti, risulta smaltire in discarica 2,6 milioni di tonnellate di rifiuti.

Quindi, questa mi sembra una serie di dati che mostrano sufficientemente come il tema riguardi aree ben precise del paese e — dico anche — aree ben precise sotto il profilo politico e gestionale. Non è un caso che questo decreto sicuramente serva molto più alle regioni del centro e del sud, governate da altri, rispetto a quelle del nord, governate per intero dalla Casa della libertà. Devo fare questa osservazione di natura politica, perché, se andiamo a leggere fino in fondo le emergenze, vediamo che, stranamente, queste riguardano aree del paese politicamente ben definite sotto il profilo dell'amministrazione. Debbo aggiungere, tra parentesi, che in questo mi sovvien a supporto la classifica di Legambiente, che, nello stilare la classifica dei comuni più riciclatori d'Italia, stranamente registra all'interno di questa la preponderanza, in termini positivi, dei comuni amministrati dal Polo o dalla Lega. Quindi, anche sotto questo aspetto vi

è una sensibilità ambientale, sotto il profilo politico, che differisce tra i due schieramenti.

In conclusione, devo dire ancora al collega Vianello che, comunque, rimanga o meno il suo emendamento, ciò che rileva è altro: vale a dire, che il Governo effettivamente non utilizzi tutto l'anno che ha a disposizione per l'adozione di queste norme. Infatti, torno a ripetere, serve agli operatori, ma anche ai comuni, alle province e alle regioni, avere nel più breve tempo possibile una normativa chiara che definisca, senza più ombre e dubbi, ciò che si può smaltire in discarica da ciò che non va più smaltito in essa. Del resto, è vero che, diversamente facendo, andremmo a penalizzare tutti quegli operatori che considerano la norma, e il termine da essa fissato, come un termine di diritto, quindi un termine che effettivamente impegna il legislatore a non concedere più proroghe a getto: vi rendete conto che se si dovesse mettere in atto un sistema ripetitivo di proroghe e di termini, al di là della sua dubbia valenza sotto il profilo costituzionale, sicuramente non si farebbe un buon servizio né all'ambiente, né al sistema delle imprese.

In ragione di quanto riferito dal Governo, ossia che siamo in fase avanzata di elaborazione degli schemi normativi che dovranno poi passare al vaglio della Commissione e che consentiranno di recepire effettivamente la direttiva CEE 31/99, ribadisco il giudizio del relatore di respingere, se verrà ripresentato, l'emendamento Vianello 1.1, così come è stato fatto in Commissione e come già in quella sede avevamo documentato nel respingere la sua impostazione. D'altronde, come diceva prima la collega Pinto, è troppo comodo voler introdurre oggi delle differenziazioni, quando vi erano i tempi per poter eccepire la normativa in questione: evidentemente, qualcuno al Ministero dell'ambiente ha giocato a fare l'ambientalista di propaganda, piuttosto che, nella sostanza, il difensore dell'ambiente.

Ci auguriamo che alla propaganda del passato subentrino oggi i fatti del presente; le norme che necessitano dovranno essere

emanate in tempi brevi e secondo i criteri tipici di generalità ed astrattezza. Al contrario, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in certi ambiti, ha emanato norme particolari e di favore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

FRANCESCO NUCARA, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio. Signor Presidente, intervengo brevemente poiché condivido appieno le argomentazioni addotte dal relatore. Vorrei ricordare che la Conferenza dei presidenti delle regioni è intervenuta — poco prima della scadenza del termine — in merito alla vicenda oggetto della nostra discussione con una lettera nella quale, confermando le difficoltà sopra citate, ha sostanzialmente chiesto una proroga del termine citato, non a data prestabilita, ma subordinato alla preventiva emanazione delle specifiche tecniche di gestione dei rifiuti trattate dall'articolo 18 comma 2 lettere a) ed e). Ha chiesto inoltre la costituzione immediata di un tavolo tecnico per la definizione urgente delle medesime, al fine di accelerare i tempi della loro redazione e concordare la relativa funzionalità; a tale esigenza è ispirata la norma di cui al comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in esame, peraltro con la doverosa precisazione che, comunque, il termine non potrà essere portato al di là di un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge stesso. Tale ulteriore condizione risponde a due esigenze fondamentali, la prima è quella di porre un termine ultimo per la redazione delle norme tecniche, atteso che la loro mancanza, al di là del problema puntuale del conferimento in discarica, penalizza oggi la certezza operativa dell'intero decreto legislativo n. 22 del 1997; in tale ottica sarà cura del Governo accedere alla richiesta delle regioni per un'accelerata e congiunta redazione tecnica delle norme stesse.

La seconda esigenza è quella di porre un termine il più possibile prossimo per il recepimento della direttiva comunitaria

n. 99/31 compatibilmente, non solo alle difficoltà tecniche di redazione delle norme, ma anche ai problemi — per così dire — logistici di collocamento e di individuazione del sistema integrato, che ne deve poi permettere — *in primis* nell'ambito dei piani regionali — l'attuazione di queste norme.

Relativamente alla seconda proroga, essa riguarda il termine finale per l'adempimento dell'obbligo di partecipazione al consorzio per il riciclaggio dei beni di polietilene riconosciuti in sede governativa e nel Polieco. L'obbligo di adesione a detto consorzio era stato previsto e sanzionato dal comma 6 lettera *a*) dell'articolo 48 del decreto legislativo n. 22 del 1997, introdotto nell'articolo 10, comma 4, della legge 23 marzo 2000 n. 983, con scadenza fissata al 19 luglio 2001.

Come rilevato anche nel dibattito tenuto presso le Commissioni parlamentari, con la proroga di tale termine al 31 ottobre 2001, si è voluta garantire una migliore operatività del sistema nel recepimento dell'obbligo imposto dalla legge per garantire una migliore, piena e tempestiva operatività sia al Polieco, unico soggetto preposto all'attività del settore individuato dall'articolo 48 del decreto legislativo n. 22 del 1997, sia alle aziende che ad esso sono obbligate ad aderire.

Per quanto attiene alle osservazioni del relatore circa l'impostazione di tecnica legislativa, il Governo ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio accolgono nella sua interezza la sua obiezione, quindi nei prossimi provvedimenti questo rilievo del relatore sarà tenuto in debita considerazione.

Per quanto attiene all'anticipata (nel senso che è stata espressa una dichiarazione in merito) presentazione dell'emendamento che sarà presumibilmente proposto dall'onorevole Vianello, ribadendo quanto è stato affermato in Commissione, lo invito, se si tratta, ovviamente, di quell'emendamento (se, invece, si tratta di altra proposta emendativa, vedremo in seguito), a ritirarlo e a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno, assicurando l'onorevole Vianello che di questo

argomento, come peraltro il relatore stesso ha affermato, sarà tenuto conto durante la formulazione delle norme regolamentari. Pertanto, invito nuovamente a ritirare tale emendamento e a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

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

Discussione del disegno di legge: S. 384 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, recante interventi urgenti nel settore dei trasporti (approvato dal Senato) (1386) (ore 15,52).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, recante interventi urgenti nel settore trasporti.

(Discussione sulle linee generali — A.C. 1386)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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

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

Il relatore, onorevole Muratori, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il voto favorevole del Senato sul disegno di legge di conversione del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, recante interventi urgenti nel settore dei trasporti, ha evidenziato, nel dibattito precedente la votazione, quanto meno una assonanza, al di là dei diversi punti di vista espressi da tutti i gruppi

parlamentari, sull'opportunità di un provvedimento legislativo diretto a risolvere la vacanza normativa derivante dalla mancata emanazione del regolamento previsto dalla legislazione vigente.

Anche per quanto riguarda l'importante settore dell'autotrasporto, infatti, il nostro paese è in ritardo rispetto alla normativa europea. L'obiettivo dell'adeguamento a tale normativa per agganciare l'Italia al treno dell'Unione europea è dunque condiviso sostanzialmente da tutti. Occorre, inoltre, segnalare come il testo del decreto-legge riprenda il contenuto dell'accordo recentemente stipulato tra il Governo e le organizzazioni di categoria dell'autotrasporto.

Sebbene ritenga che il legislatore non debba mai essere posto in condizione di esercitare il proprio ruolo istituzionale su pressioni di chicchessia, in tale caso appare evidente a tutti come le norme contenute nel provvedimento costituiscano misure certamente parziali ma necessarie per dare sollievo ad un settore vitale quale quello dell'autotrasporto, che rappresenta una componente essenziale per accompagnare la crescita economica e civile del paese, attanagliato in tale momento da una situazione di crisi.

Dopo aver formulato questi giudizi di valore sull'opportunità e sull'urgenza del provvedimento in esame, ritengo opportuno entrare nel merito dell'articolato del decreto-legge che contiene disposizioni di modifica alla normativa in materia di autotrasporto e, in particolare, disposizioni sull'entrata in vigore della riforma del settore.

L'articolo 1 del decreto-legge, sostituendo l'articolo 21 del decreto legislativo n. 395 del 2000, dispone la proroga al 31 dicembre 2001 del termine per l'emanazione del regolamento di attuazione dello stesso decreto legislativo, il quale attua, nell'ordinamento italiano, alcune direttive comunitarie relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori. La formulazione, sostituita dall'articolo 21, stabiliva che il

regolamento di attuazione avrebbe dovuto essere emanato entro il primo giugno 2001.

La norma dispone che il regolamento venga adottato con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione dell'articolo 1 prevede inoltre che, fino al 31 dicembre 2001, continui ad applicarsi in materia la normativa previgente (decreto ministeriale n. 198 del 1991, decreto legislativo n. 84 del 1998 e decreto ministeriale n. 448 del 1991) e che pertanto non si applichino, fino alla stessa data, le disposizioni dell'articolo 20 dello stesso decreto legislativo n. 395, il quale abroga a sua volta il decreto legislativo n. 84 del 1998 ed alcuni articoli della legge n. 298 del 1974, istitutiva dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi.

Al di là di alcuni rilievi, quali ad esempio la formulazione tecnica della disposizione, del resto segnalati dal Comitato per la legislazione ed emersi anche nel dibattito svoltosi presso la IX Commissione trasporti, ritengo che l'obiettivo di fondo della norma sia pienamente condivisibile, in quanto consente al Governo di predisporre il regolamento di attuazione del decreto legislativo n. 395 del 2000, il cui termine di emanazione risulta già scaduto, e di valutare approfonditamente la perplessità avanzate dagli operatori del settore su alcuni aspetti dello stesso decreto legislativo. L'articolo 2 del decreto-legge introduce un nuovo regime transitorio per l'entrata a regime della disciplina recata dal decreto n. 395 del 2000, relativamente all'esercizio della professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi. Il nuovo regime si estende per il periodo compreso tra il 1° luglio 2001 ed il 30 giugno 2003: fino a tale data le imprese che vogliono svolgere tale attività devono possedere i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e professionale previsti dal decreto legislativo, essere iscritte all'albo degli autotrasportatori per conto terzi e dimostrare di avere acquisito per cessione d'azienda altre imprese di auto-

trasporto, ovvero di avere acquisito l'intero parco veicolare di altra impresa iscritta all'albo che cessi l'attività.

Tale disposizione definisce la fase di carattere transitorio necessaria per consentire alle imprese esistenti di attrezzarsi in vista della piena liberalizzazione del settore, prevista dalla normativa comunitaria e che il Governo si è impegnato a realizzare. Tale norma, del resto, è frutto di un'attenta valutazione emersa nel confronto con le categorie, nel quale avevano peraltro richiesto, in una prima fase, che il periodo transitorio avesse una durata di 36 mesi.

L'articolo 3 contiene una norma di interpretazione autentica della disposizione recata dall'ultimo comma dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974, la quale prevede l'obbligo di annotare sulla copia del contratto di trasporto, pena la nullità dello stesso, i dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori e dell'autorizzazione al trasporto di cose.

In sede giurisprudenziale si è giunti a ritenere che l'obbligo di annotazione sulla copia del contratto determini l'obbligo di forma scritta del contratto di trasporto, a pena di nullità del contratto stesso. L'intervento normativo, che avendo esplicitamente carattere di interpretazione autentica ha effetto retroattivo, è volto a risolvere le controversie insorte circa l'interpretazione di tale disposizione. In sostanza, dunque, alla luce della norma interpretativa introdotta, l'obbligo di annotazione previsto dalla legge n. 298 del 1974 esisterebbe solo nel caso in cui le parti contraenti abbiano deciso di stipulare il contratto in forma scritta. Sebbene nel corso dell'esame di tale disegno di legge, al Senato e presso la IX Commissione trasporti, siano state espresse alcune perplessità circa l'opportunità di introdurre una norma di interpretazione autentica nell'ambito di un provvedimento di decretazione d'urgenza, sottolineo come la norma corrisponda al contenuto dell'accordo siglato tra Governo e organizzazioni rappresentative degli operatori dell'autotrasporto. Soprattutto, vorrei sottolineare

come questa norma risponda alle esigenze ineludibili di dare certezza agli operatori sulla forma legale del contratto di trasporto, tema sul quale negli ultimi anni si è ingenerata una notevole confusione.

L'articolo 3-bis, introdotto nel corso dell'esame al Senato a seguito dell'approvazione di due identici articoli aggiuntivi presentati da gruppi di opposizione, sostituisce l'ultima parte dell'articolo 145, comma 30, della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria per il 2001) e prevede lo stanziamento di 300 miliardi in favore delle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto, a copertura, per il tramite dell'INPS, degli oneri sopportati da queste ultime per il mancato allineamento delle aliquote contributive a loro carico rispetto a quelle medie del settore industriale.

Ricordo a questo proposito che l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 451 del 1998 aveva disposto, per il 1998, la riduzione delle aliquote contributive a carico delle predette aziende, mediante allineamento a quelle medie del settore industriale. È doveroso, inoltre, ricordare che l'articolo 145, comma 30, della legge n. 388 del 2000, citata in precedenza, aveva già stanziato 300 miliardi per la medesima finalità. In sede di attuazione, tuttavia, si è evidenziata la necessità di precisare la formulazione di tale disposizione, per chiarire, da un lato, che la riduzione dell'aliquota si riferisce al 1999 e, dall'altro, che nell'operazione deve essere coinvolto anche l'INPS, al quale le aziende di trasporto sono chiamate ad effettuare versamenti contributivi.

La norma appare necessaria per venire incontro alle esigenze delle aziende di trasporto, le quali hanno maturato un affidamento rispetto alla riduzione delle aliquote contributive relative al 1999, scontando tale abbattimento degli oneri a loro carico in sede di rinnovo dei contratti collettivi di categoria.

Date le significative assonanze di opinioni che si sono verificate tra i gruppi parlamentari, della maggioranza e dell'opposizione, sull'opportunità del provvedimento in esame, auspico che il disegno di legge di conversione del decreto-legge

n. 256 del 2001 possa essere rapidamente approvato, adeguando così l'ordinamento italiano alle normative europee, come chiedono da tempo tutte le categorie interessate.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

MARCO SUSINI. Signor Presidente, siamo convinti che l'autotrasporto — settore decisivo dell'economia del paese — abbia bisogno di interventi urgenti, ma all'interno di un quadro organico di innovazione e di ristrutturazione del settore. Riteniamo, pertanto, che le misure sottoposte oggi dal Governo alla nostra attenzione non vadano nella giusta direzione di marcia.

Vorrei ricordare che nella scorsa legislatura sono stati approvati numerosi provvedimenti volti a sostenere e a modernizzare il settore dell'autotrasporto e si è trattato di misure attese da tempo da tutto il comparto. Le vorrei brevemente ricordare, perché mi sembrano significative: la deduzione forfettaria delle spese non documentate, la riduzione delle tasse automobilistiche, le agevolazioni in materia di pagamento dei premi assicurativi INAIL, la riduzione delle accise sul gasolio e sui pedaggi autostradali.

Con la legge 23 dicembre 1997, n. 454, si è cercato di mettere in campo una serie di interventi organici tesi ad incentivare l'innovazione delle imprese di autotrasporto, a favorire il trasporto combinato e a stimolare la riduzione delle imprese monoveicolari; misure, credo, tese a garantire, in parte, un maggior grado di sicurezza sulle strade ed un minore impatto ambientale. Sappiamo bene che su questa materia — lo ricordava anche il relatore — sono intervenute, successiva-

mente, direttive comunitarie che hanno reso — e rendono tuttora — necessari aggiustamenti, correzioni, integrazioni e modifiche delle misure già approvate.

Questo decreto-legge, per certi versi, si colloca in tale ambito ma, per le ragioni che cercherò di esporre brevemente, non lo giudichiamo adeguato ai problemi urgenti e complessi che il settore reclama. Naturalmente, vi sono esigenze accolte — penso alla questione dello slittamento del nuovo accesso alla professione — ma nel complesso riteniamo che le misure contenute nel decreto-legge in discussione possano, per certi versi, addirittura favorire un'ulteriore conflittualità del comparto e generare situazioni di incertezza e di confusione.

A nostro giudizio, anche in questa occasione, il Governo sembra non mostrare molta considerazione della concertazione con le parti sociali. Il sottosegretario Mammola, in Commissione trasporti, ha respinto questo nostro rilievo sottolineando che vi era, invece, consonanza tra quanto stabilito precedentemente con le parti sociali — per l'esattezza nel corso dell'incontro svoltosi il 25 giugno — e il contenuto del decreto-legge in discussione. In sostanza, anche il relatore di maggioranza ha, ancora oggi, confermato tale tesi.

Ci permettiamo di insistere, invece, su questo rilievo perché segnatamente il dettato dell'articolo 3 modifica ed in parte sconfessa quanto il Governo si era impegnato a fare proprio durante l'incontro del 25 luglio con le categorie dell'autotrasporto. Se così non fosse, se vi fosse quella piena consonanza che il relatore di maggioranza reclamava, non si spiegherebbe la reazione che una parte delle organizzazioni dell'autotrasporto — certo, non tutte — ha avuto parlando di un vero e proprio *Blitz* operato in materia di validità del contratto non scritto.

Del resto, anche noi pensiamo che inserire una norma presuntivamente interpretativa — e, quindi, retroattiva — in materia di contratti sia stato un errore, una scelta non giustificata. Fatichiamo davvero a ravvedere, a questo proposito,

requisiti di necessità ed urgenza tali da dover inserire questa particolare misura in un decreto-legge. Registriamo che anche da parte di settori della maggioranza - vorrei ricordare l'intervento dell'onorevole Sanza in Commissione trasporti - si sono manifestate, su questo piano, forti riserve e sono stati preannunciati emendamenti.

Al di là del metodo esiste un problema di merito. Dubitiamo fortemente - confortati anche da autorevoli pareri espressi sull'argomento - che sia giusto e corretto riproporre un'interpretazione per la quale, con effetto retroattivo, i contratti stipulati in forma orale siano validi. Quindi, forti sono le perplessità sia sotto il profilo di costituzionalità della norma in discussione sia in relazione al fatto che si interviene con legge in una materia rispetto alla quale sono tuttora pendenti varie controverse giudiziarie.

Crediamo che, così facendo, si rischi di alterare i rapporti economici e di aprire un contenzioso di grandi proporzioni. Ritengo vi fosse l'esigenza di intervenire sulla materia, ma ciò che si sarebbe dovuto fare - e che si deve fare al più presto - è riformare il sistema delle tariffe dell'autotrasporto. Si deve al più presto superare l'anacronistico ed obsoleto regime delle cosiddette tariffe obbligatorie a forcilla, che è fonte di incertezze negoziali e di confusione ed è all'origine di un aspro contenzioso tra committente e vettore.

Paradossalmente, con il decreto-legge in discussione, tale meccanismo viene ribadito. Noi riteniamo che ben altre fossero le misure urgenti con le quali intervenire, a cominciare dal *bonus* sul gasolio per gli anni 1992-1994: a tale riguardo, anzi, bisogna proprio fare presto, perché, se lo Stato italiano dovesse pretendere la restituzione - sulla base della condanna comminatagli in sede europea -, le imprese verrebbero enormemente danneggiate.

Vi è, poi, la questione delle accise sul gasolio, in ordine alla quale aspettiamo che il Governo mantenga l'impegno, assunto con le categorie interessate, di intervenire in tempi rapidi. Attende soluzione, inoltre, la spinosa e molto com-

plexa questione dei cosiddetti ecopunti, che riguarda, in particolare, l'attraversamento dell'Austria. Vorrei ancora ricordare, poi, che tutto il settore ha sollecitato l'inserimento delle imprese di autotrasporto di carni nell'ambito dei beneficiari delle agevolazioni previste a favore dei soggetti danneggiati dalla BSE. Infine, è ancora pendente la questione dell'esonero dal pagamento della tassa di circolazione per la massa rimorchiabile non utilizzata.

Insomma, crediamo che si potesse fare di più e meglio e che sia stata scelta, invece, una strada che ci porterà davvero ad aumentare la conflittualità, peraltro senza che siano stati affrontati in modo organico i veri problemi dell'autotrasporto.

Un'altra questione che tengo a sottolineare, sulla quale vorrei pacatamente discutere, è quella che riguarda il rinvio di altri due anni per la liberalizzazione del settore. Si propone di rinviare e basta, senza aggiungere in quale modo si voglia portare a compimento il processo e quali provvedimenti si intendano adottare per ridurre la frammentazione e la polverizzazione che caratterizzano il settore: insomma non si dice quale disegno sia stato concepito per rendere il sistema dell'autotrasporto più moderno e, quindi, più in linea con i concorrenti europei. Per tutte queste ragioni, preannuncio sin d'ora che, quando il provvedimento verrà posto in votazione, il nostro voto sarà contrario.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, involge questioni non solo di carattere tecnico, ma anche di carattere generale. Ritengo sia importante, ora, svolgere alcune considerazioni di carattere generale proprio per illustrare compiutamente tutte le argomentazioni che rendono il decreto-legge in parola necessario ed urgente.

Andrebbe ricordato, anzitutto, che abbiamo assistito, in questi ultimi cinque anni, a provvedimenti frammentari, adot-

tati dai governi del centrosinistra, che hanno fatto piombare il comparto dell'autotrasporto, nel suo complesso, in una situazione di grave difficoltà rispetto alla concorrenza europea. Le legislazioni degli altri paesi forniscono un'idea molto diversa delle misure necessarie in un settore considerato strategico ed indispensabile allo sviluppo di un paese moderno. Da troppo tempo alcune esigenze aspettano quelle risposte che noi oggi riteniamo di dover dare. La Lega nord Padania ritiene sia assolutamente necessario, in linea di principio, il riordino della materia, sia per attuare la liberalizzazione del mercato sia per recuperare la perdita di competitività che il settore ha sofferto in questi anni, sia per rispondere alla necessità, che ne deriva per gli operatori, di un nuovo assetto societario.

Come dicevo, il forte ritardo accumulato è dovuto ad una serie di omissioni alle quali cerchiamo oggi di porre rimedio, insieme al Governo, mediante l'approvazione di un provvedimento che fornisca risposte puntuali.

Infatti, uno dei nodi principali della discussione in Commissione ha riguardato le norme previste dall'articolo 3, che assolutamente necessarie per l'interpretazione autentica di una norma che ha creato imbarazzo per i contenziosi e le interpretazioni che ci sono stati tra i committenti e i vettori. È necessario, dunque, intervenire con una norma che vada a chiarire la situazione e per evitare che il comparto si trovi in una posizione di stallo, senza una risposta precisa.

Invece, gli altri due articoli, il primo e il secondo, intervengono proprio nella direzione giusta, ovvero la direzione che l'Europa ci ha prospettato: l'accesso al mercato, per quanto riguarda l'articolo 2; le nuove norme per l'accesso alla professione per quanto riguarda, invece, l'articolo 1.

Questi dettami si rendono necessari con una raccomandazione: è necessario riordinare tutta la materia relativa ad un comparto che negli anni passati è stato regolamentato in maniera frammentaria e che oggi, invece, deve essere riorganizzato.

Noi non utilizzeremo assolutamente la parola concertazione, ma sentiremo le parti (sono state sentite e continueranno ad essere sentite) in maniera tale che a queste considerazioni se ne aggiungano altre e che tutte le materie connesse all'ambiente, per quanto riguarda il comparto, siano prossimamente oggetto di discussione. Parlo, ad esempio, del ricambio dei veicoli di anzianità, dell'utilizzazione di carburanti meno inquinanti e dell'approvazione di una serie di dispositivi per ridurre il grado di emissioni inquinanti. Si tratta di provvedimenti che dovremo andare a valutare insieme, in maniera da riordinare una materia che oggi, nella sua frammentarietà, non dà risposte agli operatori.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, questo provvedimento dovrebbe collocarsi — come dice il titolo — nel quadro del processo di riforma del comparto dell'autotrasporto e dell'intermodalità, avviato con la legge n. 454 del 1997, approvata per ristrutturare il sistema dell'autotrasporto italiano attraverso un complesso di interventi finalizzati ad aumentare il grado di efficienza e di competitività del settore, prevedendo interventi specifici e investimenti innovativi nelle imprese di autotrasporto e connesse forme di garanzia, anche per ulteriori investimenti aggiuntivi o integrativi da parte delle imprese — cito testualmente la legge — , incentivazioni all'esodo volontario delle imprese di trasporto monoveicolari, incentivazione delle aggregazioni tra imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali, finanziamento dei mezzi adibiti alla gestione del trasporto combinato, finanziamenti per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico specifiche destinate al trasporto combinato su ferrovia per mare e per vie navigabili interne, nonché agevolazioni al trasporto combinato, finanziamenti per la formazione degli operatori finalizzata ad acquisire competenze e capacità professionali

adeguate alla gestione dei nuovi modelli di impresa e delle nuove tecnologie di movimentazione delle unità di carico, dei mezzi di trasporto, degli impianti intermodali, anche utilizzando a tale scopo risorse e cofinanziamenti dell'Unione europea.

A questi importanti principi contenuti nella legge n. 454 del 1997 sono state accompagnate, come è stato ricordato, anche misure di sostegno quali, deduzioni forfettarie di spese non documentate, riduzione delle tasse automobilistiche, riduzione dei pedaggi autostradali, agevolazioni in materia di pagamento dei premi assicurativi INAIL e riduzione delle accise del gasolio. A quella legge erano stati mossi, in sede comunitaria, alcuni rilievi cui si è risposto con apposite modifiche (ad esempio, attraverso la legge n. 41 del 2000) e, in adempimento delle norme di delega previste sempre dalla legge n. 454 del 1997, sono intervenuti due decreti legislativi finalizzati, rispettivamente, al riordino della disciplina per l'accesso alla formazione di autotrasportatore di cose per conto terzi e al rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività medesima. Questa disciplina è stata poi rivista ed integrata con un decreto legislativo (il n. 3 del 1995) riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori nonché con il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati ed altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore del trasporto merci nazionali ed internazionali.

Per quanto riguarda l'accesso al mercato, il decreto legislativo n. 85 del 1998 ha previsto il superamento del sistema autorizzatorio, operante nei confronti di ciascun autoveicolo, e la sua sostituzione con un sistema di autorizzazioni alle imprese con la previsione di una disciplina transitoria di durata triennale. Dal 1° gennaio 2001, e comunque non oltre il 31 luglio 2001, tutte le imprese iscritte nel registro degli autotrasportatori erano state autorizzate ad esercitare l'attività di trasporto.

In questo contesto si colloca il provvedimento al nostro esame che prevede: il differimento del termine per l'entrata in vigore e l'applicazione della riforma relativa alla liberalizzazione in materia di accesso alla professione; una disciplina transitoria che consiste in un nuovo rinvio, di due anni, della liberalizzazione (dal 1° luglio 2001 al 30 giugno 2003) e che definisce le condizioni per coloro che intendono iniziare l'attività di autotrasportatore di cose per conto terzi; una norma di interpretazione autentica sulle vicende che riguardano il contenzioso; una disposizione, introdotta nel corso dell'esame al Senato, che modifica una norma contenuta nella legge finanziaria del 2000 precisando le modalità della copertura di oneri contributivi sopportati dalle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto con riferimento all'anno 1999.

Signor Presidente, questo provvedimento si caratterizza come un insieme di norme confuse sul versante della formulazione del testo (come d'altra parte è stato segnalato, con nettezza, dal Comitato per la legislazione e dai servizi studi della Camera e del Senato) e come un provvedimento improprio per quanto riguarda lo strumento utilizzato, cioè un decreto-legge, poiché lo stesso decreto legislativo n. 395 del 2000 prevedeva, al suo interno, l'utilizzo, per le modifiche, dello strumento del decreto legislativo che, anche per quanto riguarda i tempi, avrebbe permesso soluzioni molto più rapide. È un provvedimento foriero di ulteriori ambiguità ed incertezze e quindi di ulteriori controversie in un settore che non ha bisogno di tensioni prolungate al proprio interno: tensioni che possono sorgere sia nei confronti dell'Europa (che ha già avviato un procedimento di infrazione contro l'Italia proprio per il ritardo nell'emanazione del regolamento attuativo del decreto legislativo n. 395 del 2000 e che, oggi, noi vorremmo ulteriormente prorogare riaprendo la strada alla procedura di infrazione) sia nel comparto stesso con la moltiplicazione dei contenziosi sui contratti dei trasporti.

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.

La prosecuzione dei predetti programmi a sostegno delle forze di polizia albanesi sarà subordinata alla verifica bimestrale dei risultati ottenuti ed alla cooperazione del Governo dell'Albania nel controllo dei flussi migratori illegalmente diretti verso il territorio italiano.

Signor Presidente, con tali emendamenti vogliamo semplicemente ricordare al Governo albanese che siamo disposti ad aiutarlo nel migliorare la propria polizia, affinché sia ancora più presente sul territorio e contrasti efficacemente la criminalità organizzata che in questo momento purtroppo vi dilaga.

È altresì vero che, comunque, vale l'espressione « patti chiari e amicizia lunga ». Controlleremo e verificheremo se tale supporto otterrà risultati concreti, che saranno anche la cartina di tornasole del lavoro che il Governo compie in aiuto alla cooperazione albanese e dei risultati concreti di prevenzione dei flussi migratori che entrano clandestinamente sul nostro territorio.

Allo stesso tempo, se non constateremo tali risultati, riteniamo che questi finanziamenti e questa cooperazione debbano essere ridiscussi, altrimenti diventerebbero, a nostro avviso, controproducenti per gli interessi del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

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

ELETTRA DEIANA. Signor Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, esprimo in questa sede le ragioni per cui voteremo contro la conversione in legge del decreto-legge in esame. Vi sono ragioni di metodo, di contenuti specifici e grandi ragioni strategico-politiche che ci spingono a ciò.

Per quanto riguarda le considerazioni di metodo, si tratta di un provvedimento *omnibus rebus*, indifferenziato e privo delle indicazioni necessarie a capire le finalità delle singole missioni, in ordine alle quali vengono segnalati genericamente soltanto i territori in cui si svolgono. Si tratta di missioni di natura diversa e con

finalità diverse, a seconda delle regioni in cui sono dislocate e spesso delle diverse contingenze presenti nella stessa regione.

L'espressione « partecipazione militare italiana a missioni internazionali di pace » è accattivante ed ha un valore simbolico molto grande per costruire ed orientare l'opinione pubblica verso quel tipo di cambiamento delle strategie di difesa del nostro paese cui alludeva prima l'onorevole Tangheroni e che ci trovano profondamente dissenzienti.

Credo che l'uso dell'espressione « missione di pace » dopo la guerra dei Balcani sia figlio di quella catastrofe semantica con cui la guerra nei Balcani è stata propagandata e fatta accettare attraverso la formulazione della guerra umanitaria.

Insomma, il nome non dice la cosa e la cosa è altra rispetto al nome, anche in rapporto alle missioni di pace attuali: tutto ciò o perché l'impegno *in loco* non è in grado di rappresentare una efficace, reale e visibile volontà di impegno di pace del nostro paese (come è il caso del capitolo relativo alla presenza di forze italiane a Hebron) oppure perché l'impegno c'è ma è funzionale piuttosto a sostenere interessi economici nostrani o strategie postbelliche della NATO le quali, fino ad oggi, hanno alimentato soltanto negative dinamiche di frantumazione e militarizzazione del territorio (come è il caso della Macedonia e dell'intera regione balcanica).

Credo che il conflitto israelo-palestinese sia un banco di prova per qualsiasi politica di pace, per qualsiasi impegno serio in questa direzione. Assistiamo, ormai, all'intensificarsi dell'aggressione militare israeliana e della violenza degli attacchi da terra e dal cielo contro gli obiettivi civili. Vi sono incursioni, assassini sistematici di attivisti palestinesi, demolizione di case, distruzione di terre coltivate, chiusura indiscriminata dei territori palestinesi tramite l'utilizzazione di posti di blocco militari.

L'autorità palestinese ha più volte sollecitato l'invio di una forza internazionale a protezione dei civili palestinesi. Tale richiesta non soltanto è stata sistematicamente respinta dal Governo israeliano, ma

risulta sostanzialmente irricevibile da parte sia dell'Unione europea sia del nostro paese. Credo che l'impegno politico-diplomatico affinché si realizzi un intervento dell'ONU (l'unico organo oggi competente per la salvaguardia della pace e della sicurezza internazionale) al fine di proteggere la popolazione palestinese tramite il dispiegamento di una forza internazionale, dimostrerebbe l'effettiva volontà di impegnarsi in una missione di pace. Questo noi chiediamo con grande forza.

Sul versante opposto è altrettanto emblematico il caso della Macedonia. La pacificazione tramite guerra umanitaria non ha prodotto pace, bensì accumulato nuove contraddizioni e tensioni in tutta l'area. La tregua tra Governo e guerriglia secessionista è saltata proprio a ridosso delle dichiarazioni ottimistiche del Presidente degli Stati Uniti Bush in visita ai militari americani nel Kosovo pochi giorni fa. È ripreso il dramma della fuga e l'Alto commissariato per i profughi dell'ONU annuncia il rischio di una nuova pulizia etnica, di una nuova separazione sulla base del micidiale e barbarico principio dell'appartenenza etnica.

In tutto questo quale è stato il ruolo della NATO, qual è stato il ruolo delle forze italiane coinvolte? In questi due anni cosa ha fatto la NATO in Kosovo per fermare le milizie ed i carichi di armi che arrivavano da là ad alimentare la guerriglia? Vi è una serie di responsabilità gravissime da parte delle forze occidentali e dell'Alleanza atlantica, fra cui anche noi, che dicono quanto in realtà politiche di pace attive e diplomazie efficaci per mediare e risolvere i problemi non siano state attivate, non siano operative. Il riconoscimento dell'UCK come interlocutore della NATO non ha fatto altro che favorire queste dinamiche e negative.

Vorrei, infine, sottolineare alcune ragioni politico-strategiche di fondo che ci fanno dare un giudizio complessivamente negativo sul decreto-legge in esame. Diceva prima la collega che esso si inserisce nel quadro di un ormai consolidato insieme di atti normativi con i quali vengono disci-

plinati i profili giuridici ed economici della partecipazione italiana a missioni internazionali di pace e che sono collegati al nuovo quadro strategico che si va delineando in questi tempi relativamente alla funzione difensiva della NATO ed al concetto di difesa che è stato assunto sia dall'Europa sia dall'Italia.

In realtà, anche se la dottrina costituzionale ricollega quest'insieme di atti all'articolo 11 della nostra Costituzione (quello che bandisce la guerra come strumento per risolvere le controversie internazionali), questa nuova normativa contraddice radicalmente l'intento della Costituzione.

Infatti, dopo la guerra nei Balcani, l'obbligo di pace e il divieto costituzionale a ricorrere alla guerra per dirimere le controversie internazionali sono diventati un *optional*: la pace non è più elemento obbligante e fondativo ma una variabile dipendente.

Il quadro di riferimento di quegli atti è, oggi, il nuovo concetto strategico della NATO, messo in luce dal *summit* di Washington del 24 e del 25 aprile 1999, in piena guerra NATO. Questo nuovo concetto strategico ha modificato radicalmente l'articolo 6 dell'originario statuto della NATO, che attribuiva all'Alleanza atlantica un carattere difensivo rispetto al blocco orientale.

Nel decennio '90, non essendoci più quel blocco, quella funzione NATO è venuta a cadere e si è con il tempo trasformata in altro, in un qualcosa che è stato chiarito molto bene dal documento scaturito dal *summit* di Washington citato poc'anzi: una funzione di mantenimento della pace attraverso il controllo del territorio e dell'ordine pubblico in aree caratterizzate da fenomeni di instabilità, crisi, pericolo di accesso alle risorse per i paesi dell'Alleanza atlantica, cioè una funzione che definisco di polizia mondiale.

A decidere quali siano questi territori, questi fenomeni e i modi per intervenire è, ovviamente, la NATO. In seguito al Consiglio europeo di Helsinki del 10-11 dicembre del 1999, l'Unione europea ha avviato un processo di rilevante innova-

zione del concetto di difesa e di sicurezza europea, che rientra in questa logica di ridefinizione della natura dello statuto e della concezione strategica della NATO.

Le missioni di pace, come giustamente veniva prima rilevato, si inseriscono in questo contesto e, quindi, risentono, sia dal punto di vista teorico-filosofico sia dal punto di vista pratico, di una impostazione che, in realtà, ha poco a che vedere con la stessa e con la capacità dell'Italia di farsi effettivamente interprete ed agente positivo, sul piano politico e diplomatico, di situazioni che richiederebbero ben altro per la pace.

Nella impostazione delle missioni essa è subalterna e variabile dipendente rispetto agli interessi più complessivi della NATO e degli Stati Uniti, come anche i recenti passi di avvicinamento del Presidente del Consiglio dei ministri Berlusconi alle opzioni di Bush lasciano intravedere.

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

CESARE RIZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il testo del decreto-legge che ci accingiamo a convertire in legge, è stato approvato dal Consiglio dei ministri una prima volta il 27 giugno, poi è stato ritoccato l'11 luglio e se ne attende tuttora la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Sembra che il problema sia di natura finanziaria: in effetti, già in gennaio per la copertura finanziaria si esercitò un meccanismo decisamente tortuoso, nel quale spiccava anche un prelievo di 150 miliardi, da parte dello Stato, dell'otto per mille.

Inoltre, secondo indiscrezioni, il bilancio della difesa sarebbe già stato privato di circa 900 miliardi in fase di assestamento.

Può anche darsi che l'esecutivo abbia preferito attendere qualche giorno per incorporare, nel testo del decreto-legge, la partecipazione italiana ad una nuova ventilata missione per disarmare la guerriglia albanese in Macedonia. Infatti, il ministro Martino ha ipotizzato al riguardo l'invio di un piccolo contingente, con il costo totale di circa 7 miliardi.

Dunque, vi sono dei piccoli problemi. Un'ulteriore anomalia è rappresentata dal

fatto che si riteneva che il Governo avrebbe presentato il decreto-legge prima al Senato. In dettaglio, le missioni che dovrebbero essere prorogate sono le stesse contemplate nel decreto-legge 29 dicembre 2000, n. 393 ed implicherebbero oneri pari ad un centinaio di miliardi al mese. In particolare: la missione di pace SFOR, alla quale partecipano uomini situati nei dintorni di Sarajevo; la KFOR, nell'ambito della quale l'Italia sta ancora svolgendo funzioni di comando, oltre che di presidio di uno dei settori in cui è stato diviso il Kosovo; la MSU, nella sostanza una forza di polizia multinazionale, alla quale l'Italia contribuisce con alcune centinaia di carabinieri; la MAPE, volta al sostegno della ricostruzione delle locali forze di polizia; la IPTF, schierata nel critico nodo di Brcko; la TIPH, alla quale l'Italia partecipa con un piccolo nucleo di carabinieri, che sta attraversando un momento difficile, posto che a Hebron hanno avuto luogo scontri gravissimi che hanno richiesto anche l'impegno di mezzi corazzati delle Forze armate israeliane; la UNMEE, con forze di interposizione stanziata sui confini tra Etiopia ed Eritrea.

Il provvedimento dovrebbe altresì prorogare la prosecuzione dei programmi italiani a sostegno della ricostruzione delle forze di polizia albanesi. Com'è noto, le missioni internazionali di pace non suscitano il caloroso apprezzamento mio e del mio gruppo; più volte abbiamo sostenuto la necessità di essere cauti rispetto a queste cosiddette missioni di pace, da noi in passato anche avversate.

Va, tuttavia, notato un certo ammorbidimento nell'intervento: ad esempio, in occasione della conversione del decreto-legge di fine dicembre 2000, noi ci astenemmo, mentre tutti gli altri votarono a favore, ad eccezione dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista.

Avevamo sollevato critiche alle continue proroghe, di anno in anno, degli impegni di spesa. Ricordo che, in diverse sedute in Commissione difesa, ho più volte ribadito l'incapacità di addivenire ad una precisa legislazione, che purtroppo continua ad essere sostituita da provvedimenti

di proroga. Infatti, il più delle volte i nostri militari all'estero non potevano essere pagati perché non erano ancora stati stanziati i fondi, anche a fronte dello scarso impegno dimostrato dal Governo albanese nell'ostacolare con forza il traffico illegale di essere umani verso l'Italia.

Abbiamo sempre contestato la missione di pace in Albania per un semplice motivo: abbiamo supposizioni e dati certi che ci inducono a ritenere che la polizia albanese non svolga compiutamente i propri compiti.

Noi sovvenzioniamo la polizia albanese, pagandola; non dimentichiamo che queste missioni di pace costano circa 550 miliardi, considerando la SFOR e tutto il resto. Di fatto, come tutti sanno, la polizia albanese fa altro, piuttosto che controllare. Noi finanziamo la polizia albanese affinché una parte dei soldi serva anche al controllo degli scafisti, lungo le coste albanesi, per evitare tutto quello che sta succedendo da anni con l'immigrazione, con questi personaggi che entrano nel nostro paese.

A mio avviso, la polizia albanese non si è data molto da fare; noi ci auguriamo soltanto che, in un prossimo futuro, sia effettuato un controllo preciso e mirato della polizia albanese, affinché faccia almeno rispettare le leggi e cerchi di imporsi a questi personaggi. Li chiamo personaggi perché ne abbiamo viste di tutti i colori, da anni a questa parte, sulle coste dell'Albania. Ci auguriamo che la polizia si imponga, facendo rispettare la legge ed impedendo alla gente di imbarcarsi con questi « barcaroli »: poi, i clandestini giungono nel nostro paese con tutte le conseguenze che abbiamo visto.

Preannuncio il nostro voto favorevole sul provvedimento in discussione, a condizione — lo ripeto — che il Governo italiano si dia da fare e cerchi di aumentare i controlli, a condizione che ci siano controlli precisi sulla polizia albanese e sui soldi che verranno stanziati. Si tratta di circa 15 miliardi. Mi ricordo che erano 50 miliardi, ridotti poi a 15; a mio giudizio, se ne dovrebbero dare meno, perché a me sembrano troppi: non vorrei che con que-

sti 15 miliardi la polizia albanese cominciasse a fare baldoria, utilizzandoli per il traffico di armi o di droga, come ha sempre fatto.

Noi voteremo a favore del provvedimento, a condizione che ci sia un controllo ben preciso e che qualcuno ci relazioni sui soldi che stiamo stanziando.

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

**(Repliche dei relatori e del Governo
— A.C. 1387)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare la relatrice per la III Commissione, onorevole Paoletti Tangheroni.

PATRIZIA PAOLETTI TANGHERONI, Relatore per la III Commissione. Signor Presidente, intervengo per una brevissima replica. Mi dispiace che non sia presente la collega Deiana — così mi sembra si chiami — che ha posto una questione di principio sulle missioni di pace. Credo valga la pena di sapere cosa esse facciano. Ne ha già parlato il collega, a parte la questione della missione in Albania.

Volevo soltanto ricordare all'onorevole Deiana che quando le missioni di pace abbandonano un Governo in guerra, durante una guerra civile, si verificano i genocidi. Cito per tutti il gravissimo caso del Ruanda su cui sicuramente l'ONU ha fatto una riflessione, incrementando dopo di allora le missioni di pace.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore per la IV Commissione, onorevole Ramponi.

LUIGI RAMPONI, Relatore per la IV Commissione. Signor Presidente, francamente non avrei nulla da aggiungere. È chiaro che non concordo nemmeno con una parola di quanto detto dall'onorevole Deiana. Vorrei ribadire che non è un vezzo dell'Italia né una finezza del Governo chiamare tali missioni « operazioni

di pace»; il nostro paese vi profonde migliaia di miliardi e, soprattutto, l'impegno di 10 mila uomini, che sono forse gli unici, oggi, a tenere alto nel mondo il prestigio dell'Italia.

Non ho proprio nulla da aggiungere. Sarebbe meglio che parlassimo di rispetto per tali operazioni e non cercassimo disperatamente, in tutti i modi, di denigrarle anche perché, se un plauso otteniamo nel mondo, è proprio per questo nostro impegno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Il Governo concorda con le considerazioni svolte in sede di replica dai relatori.

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

La seduta è sospesa e riprenderà al termine della Conferenza dei presidenti di gruppo.

La seduta, sospesa alle 18,10, è ripresa alle 19,25.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 31 luglio 2001, alle 10:

Discussione del documento:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2002-2006 (Doc. LVII, n. 1/I).

— *Relatori: Liotta, per la maggioranza; Roberto Barbieri, di minoranza.*

La seduta termina alle 19,30.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 20,40.