

cietà, soprattutto da una parte politica che dovrebbe avere a cuore i più deboli, quando si tenga conto che le riduzioni della pressione fiscale nell'ambito delle società sono state fatte solo ed esclusivamente a favore di chi aveva i soldi. Infatti con il pretesto della necessità di capitalizzare le società si sono fatte riduzioni fiscali per chi i soldi li aveva già. Noi intendiamo far sì che il possesso o meno del capitale sia un elemento assolutamente neutro riguardo alla pressione fiscale che si subisce. È ovvio che nell'ambito del reddito delle società sia inserita una limitazione della detrazione degli interessi passivi, ma esclusivamente per evitare delle elusioni per cui sotto la voce « interessi passivi » del bilancio vengano mascherati dei dividendi. Questo è l'intervento che noi vogliamo fare, che avreste dovuto fare voi e che invece avete sostanzialmente errato con l'IRAP.

Quindi, quando si vuole modificare un'imposta che voi stessi oggi giudicate troppo pesante come l'IRAP (considerati gli emendamenti che avete presentato), nel momento in cui mi venite a raccontare di una riduzione della pressione fiscale soprattutto a favore dei ricchi (e i dati che avete fornito sono assolutamente irrealistici), quando soprattutto nel passato avete ridotto le imposte per le imprese che avevano già molti soldi (quindi per chi aveva i soldi vi era una riduzione di imposte, per chi non aveva i soldi vi era una riduzione di aliquote), allora, signori miei, tutto ciò fa pensare in maniera assoluta che questa sia un'opposizione esclusivamente strumentale e non basata sullo stato delle cose.

ALFIERO GRANDI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, malgrado debba apprezzare il fatto che il sottosegretario Molgora abbia compiuto uno sforzo notevole per cercare di rispondere (non condividere non vuol dire non apprezzare), tuttavia non è il ministro

dell'economia e delle finanze, pertanto, mi chiedo e la invito a chiedere al Presidente della Camera se non ritenga che domani, prima di procedere alle votazioni, il ministro dell'economia e delle finanze debba rispondere ai quesiti che, a torto o a ragione, sono stati posti in questo dibattito.

PRESIDENTE. Riferirò al Presidente della Camera le sue osservazioni, però evidentemente la volontà politica del Governo è la volontà politica del Governo, e quindi come tale se ne prende atto.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Sospendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 16,10, è ripresa alle 16,35.**

**Discussione del disegno di legge: S. 1217 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 marzo 2002, n. 28, recante modifiche all'articolo 9 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, relative al contributo unificato di iscrizione al ruolo dei procedimenti giurisdizionali civili, penali e amministrativi, nonché alla legge 24 marzo 2001, n. 89, in materia di equa riparazione (approvato dal Senato) (2639).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 marzo 2002, n. 28, recante modifiche all'articolo 9 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, relative al contributo unificato di iscrizione al ruolo dei procedimenti giurisdizionali civili, penali e amministrativi, nonché alla legge 24 marzo 2001, n. 89, in materia di equa riparazione.

**(Discussione sulle linee generali – A.C. 2639)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto 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 dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Falanga.

**CIRO FALANGA, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'articolo 9 della legge n. 488 del 1999, legge finanziaria, introdusse il contributo unificato per le spese relative agli atti giudiziari, statuendo, al comma 1, che agli atti ed ai provvedimenti relativi ai procedimenti civili, penali ed amministrativi e alla materia tavolare, comprese le procedure concorsuali e di volontaria giurisdizione, non si applicano le imposte di bollo, la tassa di iscrizione a ruolo, i diritti di cancelleria, nonché i diritti di chiamata di causa dell'ufficiale giudiziario. Si tratta, quindi, di un intervento relativo a tutti i costi del processo, civile e amministrativo.

In sostanza, la norma mira all'informatizzazione del processo e, quindi, a forfettizzare tutti i costi, evitando l'apposizione delle marche sugli atti per l'evidente incompatibilità con la trasmissione degli atti per via telematica (prassi alla quale si avviava l'attività giudiziaria). Tuttavia, nella fase applicativa della nuova disciplina, sono insorti numerosi problemi.

Il Governo, pertanto, è intervenuto con un decreto-legge che ha sostanzialmente modificato la formulazione dell'articolo 9 della citata legge n. 488 del 1999. Con il decreto-legge, tuttavia, sono sorti non pochi problemi, anche nei rapporti con la classe professionale degli avvocati e, per essa, dell'organismo unitario dell'avvocatura e del consiglio nazionale forense. In particolare, l'attenzione nei confronti di queste istanze è stata tale che, in sede di conversione del decreto-legge al Senato, sono stati presentati una serie di emendamenti che possono dirsi di accoglimento delle istanze delle categorie professionali interessate, nonché dei dipendenti delle cancellerie dei vari uffici giudiziari che, pure, subivano alcune difficoltà per effetto

della norma così com'era stata articolata.

Il decreto-legge all'esame della Camera, al quale al Senato sono state apportate alcune modifiche, introduce alcune innovazioni che ho riassunto in due punti: il primo è l'eliminazione delle sanzioni della irricevibilità e della improcedibilità, in caso di mancato o insufficiente pagamento del contributo. In sostanza, tali sanzioni erano previste già dall'articolo 9 della legge n. 488 del 1999, ma è chiaro che le medesime si prestavano ad alcuni dubbi anche di incostituzionalità. Pertanto, sono state sostituite con sanzioni di natura diversa, vale a dire con la riscossione coattiva a mezzo iscrizione a ruolo, previo invito al pagamento e concessione del termine di 30 giorni per l'adempimento. È chiaro, quindi, che non si può ritenere o meglio non sarebbe stato corretto ritenere che il mancato pagamento o, comunque, l'insufficiente pagamento di un bollo avrebbe potuto far conseguire, come sanzione, l'irricevibilità dell'atto o, addirittura, l'estinzione del processo e, quindi, la negazione della risposta doverosa dello Stato e dell'istituzione alla domanda giudiziale.

Alla luce della modifica intervenuta al Senato, oggi la causa può essere iscritta nel ruolo anche in difetto di pagamento del contributo o con versamento insufficiente. Altro punto saliente che ha interessato la modifica concerne il regime previsto dalla legge n. 488 in merito alla possibilità di optare tra il pagamento del 50 per cento del contributo unificato e la possibilità di continuare con il sistema previgente dei bolli e delle marche in relazione ai procedimenti pendenti alla data del primo marzo 2002.

Questa disposizione, di cui all'articolo 9 della legge n. 488, creava una serie di difficoltà, innanzitutto per gli uffici giudiziari che venivano sovraccaricati di lavoro in maniera insopportabile e anche le attività degli avvocati erano tali da non potere adempiere puntualmente alle disposizioni di legge. Il Senato ha dunque eliminato l'obbligatorietà del nuovo regime fiscale, ripristinando il previgente sistema basato sulla facoltatività, nel senso che è

possibile per il professionista optare per il pagamento del contributo unificato o per il previgente regime delle marche per le cause pendenti al primo marzo 2002, vale a dire per un numero assai considerevole di cause in relazione ai tempi della giustizia civile.

Vi sono state ulteriori modifiche, in particolare in tema di esenzione, che hanno chiarito alcuni punti oscuri della precedente normativa; in particolare, vi era stata una disputa dottrinale in ordine alla natura giuridica degli atti giudiziari. Si pensi ad esempio all'atto di precetto che, da taluni, viene definito un atto giudiziario in quanto tale, quindi rientrando in quella categoria di atti del processo civile o comunque del procedimento civile — nel caso di specie del procedimento di esecuzione — ovvero di un atto al di fuori dal novero di quelli classificabili come giudiziari, semplicemente propedeutico rispetto al procedimento esecutivo. Da qui, quindi, la necessità di chiarire se per questo tipo di atti, e quindi per tutti gli atti propedeutici ad attività squisitamente giudiziarie, valesse la regola secondo la quale detti atti andavano o meno bollati. Si è ritenuto che anche per questi atti operi l'esenzione.

Per il rilascio delle copie esecutive, degli atti e dei provvedimenti civili e penali, amministrativi, tavolari, concorsuali e di volontaria giurisdizione, si è chiarito che opera l'esenzione e che tale esenzione opera anche nell'ipotesi in cui un procedimento, pure esente dall'imposta di bollo, sia soggetto al pagamento dei diritti.

Vi è stata inoltre un'ulteriore corretta estensione relativamente all'esenzione per i procedimenti in materia di rettificazione di stato civile, in materia tavolare e per i procedimenti incidentali, cautelari in corso di causa.

Si è disposto cioè nel senso che per tutti quei procedimenti che si inseriscono nell'ambito di un processo civile, in maniera incidentale ed eventuale, non vi è esenzione, in quanto il pagamento è da ritenersi già perfezionato con il pagamento del contributo unico in relazione alla

causa principale che comprende questo tipo di procedimento incidentale. Così come anche, in merito al regolamento di giurisdizione di competenza, l'esenzione è estesa per i procedimenti esecutivi mobiliari di valore inferiore a 2500 euro, per i procedimenti in materia di assegno di mantenimento dei figli, anche per un'equiparazione, considerato che in materia di separazione e di divorzi vi è esenzione.

Quindi, si è ritenuto che anche per tutti i procedimenti relativi al mantenimento dei figli debba valere il principio dell'esenzione, in linea con la materia intesa in senso generale.

L'esenzione è stata prevista, inoltre, per i procedimenti in materia di equa riparazione per violazione del principio costituzionale di cui all'articolo 111 della Costituzione, in tema di durata ragionevole del processo. In particolare, l'esenzione per questo tipo di procedimento è stata inserita dopo la modifica che individua, in tema di equa riparazione, un organo giurisdizionale diverso dalla Corte di Strasburgo (la nuova norma, infatti, individua quale giudice competente la corte di appello).

Il provvedimento si è soffermato inoltre sui soggetti tenuti all'integrazione del contributo ed anche questo è stato un chiarimento necessario rispetto alla precedente normativa. Infatti, l'articolo 9 della legge n. 488 del 1999 prevedeva espressamente che era tenuto all'integrazione chi interveniva nella procedura di esecuzione. In effetti, chi interviene nella procedura di esecuzione è tenuto al pagamento del contributo, ma soltanto — lo abbiamo chiarito con il provvedimento in esame — se si sostituisce al creditore principale procedente ancorché nella sua qualità di intervenore nel processo esecutivo (anche per evitare un doppio pagamento da parte del creditore procedente e dell'intervenore che fa istanza di vendita o di assegnazione del bene).

Anche nei casi di domanda riconvenzionale, di intervento autonomo nel processo e di chiamata in causa del terzo, si è chiarito che il contributo è dovuto soltanto quando con la domanda riconven-

zionale vi è un aumento di valore dell'intera controversia al punto da far scattare lo scaglione di cui alla tabella allegata e, quindi, un ulteriore aumento del contributo. In tal caso, chi spiega domanda riconvenzionale o intervento volontario o chiede di chiamare in causa il terzo è tenuto al pagamento della differenza tra il contributo relativo al valore della causa prima dell'intervento o prima della chiamata in causa o prima della domanda riconvenzionale e il valore della causa conseguente (e questo anche in applicazione di un principio generale del diritto che vede individuato il valore della controversia sulla base del cumulo delle domande introdotte nel processo stesso).

Sono state, infine, individuate le entità dei vari contributi, perché anche su questo punto vi era stata qualche difficoltà di applicazione della normativa richiamata. Quindi, sono stati precisati i valori dovuti, con particolare riguardo ad un caso, che era stato ovviamente significato dagli operatori del diritto, relativo alla fattispecie in cui il soggetto con la domanda giudiziale non dichiara il valore della controversia. In questo caso, con la precedente norma si era detto che lo scaglione da applicare era quello di cui alla lettera *d*) della tabella (310 euro). Tale disposizione, ovviamente, era scorretta e si poteva prestare ad attività dolose, in quanto si poteva non indicare il valore della controversia se esso superava i 310 euro e pagare così una somma inferiore a quella dovuta. Quindi, è stato affermato che la mancata dichiarazione del valore della controversia comporta l'applicazione del massimo dello scaglione, di cui alla tabella prevista. Ovviamente, a nulla sono valse le osservazioni di equiparazione tra l'indeterminabilità del valore di una causa e la mancata dichiarazione del valore. Sono due fattispecie diverse; quando la causa non ha un valore determinabile, si applica uno scaglione, quando, invece, ha un valore determinabile, ma non è indicato dal soggetto che propone la domanda giudiziaria, l'applicazione del massimo scaglione viene considerata una sorta di sanzione.

È, inoltre, prevista la riduzione del contributo unificato previsto per i procedimenti sommari. Ciò è corretto, perché si tratta di procedimenti che si risolvono sicuramente in tempi e con impegni ridotti rispetto a quelli di una causa ordinaria. Si fa riferimento ai procedimenti sommari di cui al libro quarto, titolo I, del codice di procedura civile: decreti ingiuntivi, misure cautelari, sequestri giudiziari e conservativi, procedimenti in tema di convalida di sfratti e di locazioni. Per quanto riguarda le locazioni, in realtà, è sorta, anche con gli organismi associativi delle categorie professionali, qualche difficoltà per quanto attiene al valore della causa, in applicazione della testuale disposizione della norma che fa riferimento al valore del canone locatizio per un anno. Si potrebbe prestare, dunque, ad un'ampia interpretazione che vorrebbe vedere il valore della causa calcolabile in conformità a tutti gli anni della locazione. Credo, tuttavia, che, per fare chiarezza su tale questione, sia sufficiente una circolare interpretativa da parte del ministero.

L'articolo 4 ha regolato la disciplina transitoria, fissando il 1° marzo 2002 come termine entro il quale il soggetto interessato è tenuto a scegliere tra i due regimi da applicare: quello del contributo unificato oppure quello delle marche.

In sede consultiva, la Commissione affari costituzionali ha avanzato una richiesta di chiarificazione relativa all'articolo 4. Sembra, infatti, che non sia chiara la normativa applicabile alle controversie iscritte al ruolo dal primo marzo 2002 sino alla data di entrata in vigore della legge di conversione. Credo che, sul punto, la norma sia chiara. Testualmente essa recita: « sono fatti salvi gli atti compiuti e non si fa luogo a rimborso, a ripetizioni o a integrazioni di quanto pagato ». La norma dispone che, per i procedimenti iscritti a ruolo dal primo marzo di 2002 alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il regime applicato alle varie cause e procedimenti resta fissato, così come è già realizzato dal soggetto interessato, senza la possibilità di avere la ripetizione di somme

eventualmente corrisposte in misura maggiore o, da parte delle cancellerie, di richiedere ulteriori versamenti in caso di insufficiente pagamento del contributo. Con questa norma transitoria finale non credo si pongano altri problemi.

Dopo la pubblicazione del testo, così come modificato dal Senato, sono giunte dalla società civile e da tutte le parti interessate segnali di soddisfazione per la particolare attenzione e sensibilità che il Governo ed il Senato della Repubblica hanno mostrato nell'accogliere le legittime istanze pervenute da questi ambienti e da questi soggetti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, l'applicazione del contributo unificato ha provocato notevoli difficoltà interpretative presso gli uffici giudiziari. Nel prenderne atto, anche in ordine alle azioni intraprese per agevolare i rapporti tra utenza e pubblica amministrazione (nel suo complesso), il Governo ha inteso agire con urgenza adottando il presente decreto-legge, illustrato in modo ampio ed esaustivo dal relatore, onorevole Falanga.

Inoltre, nell'assunto della centralità del Parlamento, il Governo prende atto che il Senato, dopo ampia discussione e con il contributo fattivo dell'opposizione, ha apportato consistenti modifiche al testo originario, al punto che la V Commissione della Camera ha chiesto ed ottenuto dal Governo una nota integrativa della relazione tecnica, originariamente predisposta dal Ministero di grazia e giustizia, che giustifica il maggior costo del nuovo assetto della disciplina in esame, nella quale è prevista, tra l'altro, la determinazione del prelievo in misura forfettaria (che deve essere anticipato dalla parte che per prima si costituisce in giudizio), in ragione del valore della controversia.

Oltre ad alcuni correttivi bene illustrati dall'onorevole Falanga, operando una sorta di interpretazione autentica dell'ori-

ginaria previsione legislativa, il provvedimento determina un'auspicabile semplificazione, della quale dovrebbe beneficiare non soltanto la parte più debole del processo, ma l'insieme del sistema giudiziario.

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

GIUSEPPE FANFANI. Signor Presidente, esprimo la valutazione sostanzialmente positiva anche del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo su di un provvedimento che si pone in continuità con le iniziative legislative della precedente legislatura, la quale aveva avuto, nei confronti di questi problemi, la stessa sensibilità che il relatore ha appena riferito essere stata propria dell'attuale maggioranza. Si tratta di una sensibilità che viene da lontano e che aveva già trovato espressione nella legge n. 488 del 1999, la quale aveva posto e disciplinato il tema per la prima volta.

Vi sono, dunque, una continuità con i precedenti e una connotazione di modernità nei confronti dell'ordinamento attuale, di civiltà giuridica, di semplificazione delle procedure di esazione, di economia, di chiarezza e, infine, di equità: creare una sorta di proporzionalità nel sistema impositivo relativo ai procedimenti civili, amministrative e penali (per certi aspetti) equivale ad introdurre un doveroso rispetto per la proporzionalità reddituale e per la proporzionalità dell'impegno economico dedotto in causa (non poteva essere considerato equo l'utilizzo del bollo da ventimila lire tanto per la causa di sfratto quanto per quella miliardaria); in termini di modernità e di civiltà, non era pensabile continuare con un sistema fondato sulle marche e sui bolli, che rappresentava una società statica e lenta, nella quale i passaggi burocratici erano considerati un fatto assolutamente normale e non un appesantimento della macchina giudiziaria; in termini di semplificazione, un unico passaggio è sufficiente a sgravare tutto il sistema da molteplici adempimenti che, altrimenti, avrebbero scandito tutto l'iter processuale; in termini economici, il sistema rappresenta sostan-

zialmente una conquista sia per l'utente sia per il funzionamento della macchina giudiziaria; in termini di chiarezza, ognuno conoscerà l'importo che spenderà, quanto meno a titolo di contributo giudiziario, nel momento stesso in cui maturerà l'intenzione di dare inizio ad un procedimento (dell'equità ho già detto).

In queste logiche va positivamente valutata anche quella serie di adattamenti, di modifiche, di alleggerimenti complessivi che il Senato ha ritenuto di dover apportare a questo complesso normativo, eliminando in primo luogo le sanzioni di irricevibilità e di improcedibilità per l'incompletezza o la mancanza nel versamento, che erano state previste originariamente nel terzo comma dell'articolo 9 del provvedimento. Infatti, oggettivamente, sembravano sanzioni eccessive anche rispetto a comportamenti connotati da furbizia o connotati da volontà di non adempiere, e si ponevano in termini di conflittualità anche con il dettato costituzionale, almeno a livello teorico.

In secondo luogo, vi è l'esenzione dal bollo per la copia autentica, che trovo veramente un atto « brutto » — e vi parla una persona che ormai da oltre trent'anni varca le soglie dei tribunali —, veramente brutto, antiestetico, oserei dire, prima che contrario a regole di civiltà giuridica; veramente antiestetico e, come tale, veniva giudicato da tutti coloro che, al di fuori del sistema processuale, si trovavano a verificare tutto ciò che era necessario fare nel momento stesso in cui si chiedeva una copia autentica di un atto.

Altra valutazione, che credo sia stata positivamente espressa dal Senato, riguarda l'esenzione dal contributo per molti procedimenti (tra cui quelli di equa riparazione a cui faceva correttamente riferimento il signor relatore); è stato ampliato lo spettro delle esenzioni a quelli di famiglia, a quelli minorili, a tutte quelle situazioni nelle quali vi è l'importanza sociale del bene che viene dedotto, soprattutto in presenza di minori, oltre a quelli per i quali l'esenzione era già storicamente prevista (tutta la tematica del lavoro, per esempio), vista la deduzione di interessi ai

quali si annette una valenza superiore a quella che è rappresentata dall'opportunità di riscuotere un contributo.

Ho ritenuto altrettanto importante la possibilità nelle cause risarcitorie di portare a debito il contributo, recuperandolo nei confronti dell'obbligato al risarcimento. Trovo che anche questa sia una semplificazione che possa aiutare coloro che, pur avendo subito grandi danni, non siano in grado — e molto spesso si trovano in queste condizioni — di affrontare anche questa spesa prodromica ad un giudizio, così come ho ritenuto opportuna la norma che conferisce la facoltà di opzione nel regime transitorio. Per cui si può ancora oggi scegliere, per le cause pregresse, se continuare a pagare con le vecchie marche oppure adottare la metodologia semplificata pagando una percentuale che è stata unificata al 50 per cento.

Credo tutto sommato che questa sia una legge dovuta, dovuta ad una società civile, ad uno Stato moderno, dovuta anche all'evoluzione del diritto e all'evoluzione della civiltà processuale. È una norma che dà risposta ad esigenze più che altro pratiche, di poco conto, ma che sono vissute quotidianamente sulla pelle dei cittadini e sulla pelle di coloro che lavorano all'interno dell'organizzazione giudiziaria e le cui professionalità, oggettivamente, possono essere certamente meglio utilizzate.

È una norma che non risolve il problema tendenziale della gratuità della funzione giurisdizionale. La legge deve essere uguale per tutti, ma per esserlo veramente deve essere anche fruibile da parte di tutti. Malgrado provvedimenti di grande civiltà, quale quello sulla difesa d'ufficio — sulla quale occorrerà riflettere perché è anche troppo abusata —, il sistema giustizia è ancora lontano da quella che può essere ritenuta una sensibilità sociale ampiamente condivisa.

Si tratta di un provvedimento sostanzialmente marginale, che ciononostante conserva la sua validità, la sua utilità e la sua positività, ma che sarebbe inutile, o comunque scarsamente produttivo, se non venisse coniugato con un'efficienza dell'in-

tero sistema che invece, devo constatare, è ancora molto lontana. Ringrazio i colleghi che mi hanno ascoltato.

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. 2639)***

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

CIRO FALANGA, *Relatore*. Prendiamo atto della soddisfazione espressa anche dalle opposizioni, rendendoci conto che la norma, ancorché marginale, interessa un numero considerevole di soggetti e di operatori. Pertanto, è una norma giusta e corretta, che va dunque approvata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Sta bene.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Discussione del disegno di legge: S. 1268 — Conversione in legge, con modificazioni del decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, recante disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi comunitari in materia di autotrasporto (2667) (approvato dal Senato) (ore 17,05).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, recante disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi comunitari in materia di autotrasporto.

***(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 2667)***

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 dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

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

Il relatore, onorevole Luigi Martini, ha facoltà di svolgere la relazione.

LUIGI MARTINI, *Relatore*. Grazie, signor Presidente, vorrei svolgere una breve premessa alla mia relazione su questo disegno di legge, che deve essere convertito in legge con la massima urgenza e tempestività, in quanto definisce, nei tempi ristrettissimi imposti dall'Unione europea, una specifica regolamentazione dell'azione degli organi amministrativi preposti al recupero delle somme erogate nella forma di crediti d'imposta alle aziende di autotrasporto merci.

La Commissione europea ha, infatti, stabilito l'illegittimità di tali erogazioni (avvenute tra il 1992 e il 1994), attraverso varie azioni, l'ultima delle quali risale al 24 novembre 2000, quando, attraverso una lettera di costituzione in mora, ha dato il via alla procedura di infrazione a carico del nostro paese.

La natura del credito da recuperare, patrimoniale e pecuniaria (e non tributaria), e il lungo lasso di tempo trascorso dalla sua erogazione rendono oltremodo difficoltoso il suo recupero attraverso la regolamentazione del diritto tributario. Pertanto, è quanto mai necessario giungere all'approvazione del presente disegno di legge, unico strumento in grado di mettere il nostro paese nelle condizioni di adempiere alle legittime decisioni dell'Unione europea, adottate con riferimento alla disciplina comunitaria in materia di

aiuti di Stato. Se ciò non avesse luogo, il nostro paese non solo andrebbe incontro alle pesanti sanzioni amministrative previste dalla normativa europea, ma si porrebbe altresì in una posizione di arretratezza nei confronti degli altri Stati membri.

Detto questo, signor Presidente, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna della mia relazione.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Il Governo osserva che l'appartenenza ad una comunità internazionale ne comporta l'accettazione delle regole, tanto più se nella costruzione delle stesse chi partecipa ha una rilevanza notevole, quale l'Italia, nell'Unione europea, con i suoi 57 milioni di abitanti.

È evidente che il nostro peso politico nelle decisioni europee non sempre è stato adeguato alla rappresentanza numerica, soprattutto nel comparto dell'autotrasporto, che doveva essere oggetto di una più puntuale attenzione, anche in considerazione delle difficoltà del nostro territorio con le due catene montuose, le Alpi e gli Appennini.

Tuttavia, essere europeisti comporta anche alcuni sacrifici, ed il Governo è costretto a dare esecuzione, con il presente decreto-legge, ad una sentenza della Commissione europea per provvedimenti agevolativi che risalgono al 1993 ed al 1994. La soluzione illustrata dal relatore appare la meno penalizzante per il recupero di un credito di imposta che a suo tempo aveva soccorso una categoria che oggettivamente è tuttora a disagio per quanto riguarda la competitività nei confronti della concorrenza europea ed alla quale il Governo dichiara di porre la massima attenzione.

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

LUIGI MURATORI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, ritengo doveroso, prima di entrare nel merito del decreto-legge di cui il relatore ha approfondito le motivazioni ed i contenuti, fare, per così dire, un preambolo di carattere etico a questo mio intervento. Poiché, come è stata espresso nel dibattito al Senato, si tratta ancora una volta di un atto dovuto, tanto più dovuto in quanto collegato all'urgenza di ottemperare ad alcune decisioni della Commissione europea ed a due conseguenti sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee, sarebbe troppo facile per la maggioranza oggi ricondurre ai precedenti governi di centrosinistra la responsabilità della pronuncia di condanna in sede comunitaria della Repubblica italiana, avendo questi governi trascinato per alcuni anni la situazione contestata dagli organi comunitari per poi lasciarla in eredità all'attuale esecutivo. Faccio questa doverosa premessa per sottolineare che non è assolutamente nostra intenzione, in un momento così delicato, fare polemiche e cercare capri espiatori. Sarebbe inutile, d'altronde, dividersi a questo punto in sterili polemiche.

Dobbiamo essere tutti consapevoli che oggi ci troviamo di fronte ad un decreto-legge che, introducendo nel nostro ordinamento dei provvedimenti *ad hoc*, ci consente di evitare una pronuncia di condanna in sede comunitaria della Repubblica italiana e di ottenere, nel contempo, l'unico rimedio possibile ad una situazione che i precedenti governi non avevano risolto. È dovere di tutti noi, dunque, affrontare con spirito di lealtà e solidarietà un provvedimento che ci consentirà di evitare che lo Stato italiano incorra nella cosiddetta sentenza di doppia condanna ai sensi dell'articolo 228 del trattato della Comunità europea, pregiudicando così il buon nome dell'immagine Italia a livello europeo.

Il nostro comune impegno etico dovrà essere rivolto ad affrontare, tutti insieme, maggioranza ed opposizione, questo problema con grande senso di responsabilità,

avendo cura di tutelare il sistema dell'autotrasporto in Italia e le categorie interessate.

Il decreto-legge in esame, come è stato ampiamente illustrato, prevede nella fattispecie le modalità del recupero delle somme indebitamente erogate agli autotrasportatori italiani, sotto forma di crediti di imposta, negli anni 1992, 1993 e 1994. Nella seduta del 9 giugno 1993 la Commissione europea aveva stabilito l'illegittimità e l'incompatibilità con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato del predetto regime agevolativo a favore delle imprese autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto merci, decretandone il recupero.

Questa agevolazione, praticata dai precedenti governi, era costituita dal riconoscimento, a favore di un'ampia platea di autotrasportatori, di un credito d'imposta a valere sull'imposta sul reddito, allo scopo di sostenere indistintamente tutti gli autotrasportatori italiani, con l'obiettivo di ristrutturare il settore.

L'intervento della Commissione europea, purtroppo, ha rilevato l'inaccettabilità del fatto che uno Stato membro, per mezzo di aiuti finanziari, consolidasse la posizione delle proprie imprese nell'ambito di un particolare settore dell'autotrasporto, profondamente coinvolto nel commercio intracomunitario.

Da qui la necessità dell'intervento legislativo per disciplinare questa contraddizione, che si è concretizzata recentemente nell'avvio di una nuova procedura di infrazione a carico dell'Italia da parte della Commissione europea, cui ha fatto seguito la richiesta dell'adozione di immediate misure idonee al recupero degli aiuti illegittimamente erogati alle imprese di autotrasporto merci negli anni 1992, 1993 e 1994.

A tal fine il disegno di legge oggi in esame definisce una specifica disciplina che regola l'azione degli organi amministrativi chiamati ad effettuare il recupero fiscale degli aiuti finanziari corrisposti dallo Stato italiano in contraddizione con le normative europee.

A questo proposito, va specificato che la natura sostanziale del credito da recuperare non è tributaria ma patrimoniale, in quanto il meccanismo fiscale del credito di imposta ha rappresentato un mero strumento tecnico per consentire l'erogazione di tali importi. Va specificato, altresì, che il lungo tempo trascorso dall'erogazione dell'agevolazione renderebbe, oggettivamente, molto difficile operare il recupero, secondo le regole del diritto tributario.

Il provvedimento in esame — che rappresenta, come è stato affermato a larga maggioranza, un atto dovuto — risponde all'esigenza inderogabile per il nostro paese di uniformarsi al quadro normativo europeo, tenendo conto delle esigenze manifestate dall'autotrasporto italiano, in una situazione certamente non facile, considerate le sue ripercussioni economiche e sociali. Non a caso l'impianto del decreto-legge è stato ulteriormente migliorato nel corso dell'esame in Commissione e in Assemblea al Senato, accogliendo alcune significative proposte di modifica espresse nel corso del dibattito stesso. In particolare, sono state create le premesse per un giusto raccordo con le categorie del settore, sia per quanto riguarda la redazione degli elenchi delle aziende interessate al provvedimento sia soprattutto per consentire a queste aziende la maggiore dilatazione possibile dei tempi di restituzione del *bonus*, che arriva fino a 48 rate.

Il gettito derivato da questa restituzione del *bonus* — restituzione, ripeto, esplicitamente richiesta dagli organi comunitari — potrà essere poi utilizzato allo scopo di migliorare la struttura produttiva dell'autotrasporto nel nostro paese, attraverso una serie di provvedimenti concordati anche con le categorie interessate.

Mi auguro, pertanto, onorevoli colleghi, proprio per le ragioni etiche da me illustrate, che questo provvedimento possa ricevere il consenso anche da parte dell'opposizione, dimostrando così lo stesso spirito di lealtà e di sensibilità per il buon nome e l'immagine dell'Italia che il Governo ha dimostrato di avere.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, quello dei trasporti è il sistema nervoso di un paese, è il sistema nervoso dell'Italia; è un sistema complesso, in continua trasformazione, che non va lasciato senza guida perché diventerebbe disordinato, antieconomico e inefficiente; peraltro, congestione e inquinamento già sono presenti. Esso deve, invece, diventare un elemento essenziale di modernità, un fattore importante dell'economia in quanto intrinseco e non estraneo al ciclo della produzione. Tale sistema deve produrre valore aggiunto (pensiamo solo alla logistica) e far dialogare tra loro le diverse modalità di trasporto (con riferimento alla strada, alla ferrovia, all'acqua), anziché contrapporle. Occorre un sistema che aiuti a riequilibrare le diverse velocità di crescita tra il nord e il sud dell'Italia, che va interconnesso con l'Europa e il suo processo di allargamento e integrazione e con l'area del Mediterraneo.

Questo è il respiro di una politica nazionale dei trasporti che, ad esempio, è già stata avviata dal Governo del centrosinistra con l'approvazione, nel marzo scorso, del piano generale dei trasporti e della logistica.

Purtroppo, non vedo nel Governo questa capacità programmatica di un sistema che guarda lontano; per dirlo con una battuta, il sistema dei trasporti non è una galleria.

In questo ambito sta il comparto dell'autotrasporto: un comparto importante e fragile, capace di grande flessibilità e terribilmente esposto alla concorrenza internazionale. Si tratta di un comparto rispetto al quale non c'è alcuna citazione, nemmeno la parola autotrasporto, nel documento di programmazione economico-finanziaria che nello scorso anno ha presentato il Governo. Non c'è nell'orizzonte del Governo.

In questi mesi — e sono quasi passati 12 mesi — ci si è limitati, nei provvedimenti, a qualche proroga oppure ad un'interpretazione autentica sulle tariffe, spostandole

retroattivamente. Eppure, già in quei provvedimenti indicammo, con i nostri interventi, il problema del *bonus*, la tempesta in arrivo, le difficoltà del comparto. Mai stati ascoltati. Anzi, di fronte alle nostre sollecitazioni ed osservazioni il 19 febbraio il sottosegretario Contento ha detto: forse qualcuno non si è accorto che il Governo è cambiato. Noi abbiamo sottoscritto un protocollo con gli autotrasportatori e faremo di tutto, come stiamo facendo, per dare all'autotrasporto ciò che è pattuito. Noi non esporremo la categoria dell'autotrasporto ad una Waterloo nei confronti della Commissione europea per costringerla, poi, a mettersi in ginocchio di fronte a provvedimenti sbagliati. Questo affermò il sottosegretario Contento poche settimane fa.

Ebbene, su questa vicenda del *bonus*, su cui da 11 mesi sollecitiamo una risposta, cosa ha fatto il ministro Tremonti? Ha emanato una circolare fantasma, in un primo momento, in quanto è stata taciuta al tavolo degli autotrasportatori mentre veniva utilizzata a Bruxelles per dimostrare la buona fede del Governo italiano nell'adempimento degli obblighi di recupero del *bonus*. Si tratta di una circolare scritta dall'agenzia delle entrate e poi congelata. Tale circolare è importante per gli autotrasportatori perché sgombra definitivamente il campo da soluzioni che aveva proposto in modo illusorio il Governo, che aveva agitato a lungo, anche negli incontri autunnali con le associazioni degli autotrasportatori. Ancora alla data della firma di una recente intesa, il 6 novembre scorso, l'ipotesi che il *bonus* fiscale fosse prescrivibile dopo cinque anni (cioè, state tranquilli che non pagherete nulla) è stata, dalla stessa circolare, riconosciuta come non vera in quanto interveniva la normativa europea che prevede, invece, come tempo di prescrizione dieci anni. Poi, sempre da parte di Tremonti, è stata sottolineata la possibilità di non pagare in quanto vi sarebbe stata l'impossibilità tecnica del recupero totale da parte degli uffici fiscali. Nella circolare, invece, si prevede di spedire le cartelle ad ogni autotrasportatore per gli anni 1992-

1993-1994. Questo è stato il doppio gioco — permettetemi, l'imbroglio — che Tremonti ha fatto nei confronti delle categorie degli autotrasportatori già nei mesi di ottobre, novembre e dicembre del 2001.

Adesso siamo al dunque: altro che Waterloo, questo sì che mette in ginocchio gli autotrasportatori. A ciò si aggiunga che il ministro Buttiglione ha sostenuto di essere fiducioso all'80 per cento — questa è la sua dizione: notate la serietà — di poter dimostrare a Bruxelles l'impossibilità di eseguire le sentenze di condanna. Il sottosegretario Letta, dal canto suo, ha ritenuto ancora una volta di poter tranquillizzare gli autotrasportatori affermando: ora non piove, se pioverà apriremo l'ombrello.

Oggi, siamo a pochi giorni dalla scadenza del decreto-legge per il pagamento di 2.000 miliardi per i nostri autotrasportatori, che, quindi, in questi mesi sono stati totalmente imbrogliati. Da tempo il Governo ha avviato un tavolo tecnico, ma ad un certo momento le categorie dell'autotrasporto hanno chiesto di passare al tavolo politico, per sapere quali fossero gli interventi per la competitività e per la riorganizzazione del settore, che venissero incontro alle esigenze di questo comparto che si trova in un particolare momento di difficoltà: devono ancora essere convocati.

Riteniamo occorra un chiarimento politico immediato, che deve fornire risposta all'interrogativo sull'esistenza di una reale volontà da parte del Governo di dare concreti segnali positivi al settore rispetto ad ineludibili esigenze di riduzione dei propri costi e del rilancio della propria competitività. Il comparto non è, infatti, in grado — per debolezza patrimoniale ed imprenditoriale di una parte largamente prevalente, se non della totalità, delle imprese — di reggere l'urto dell'esecuzione delle sentenze comunitarie che impongono il recupero del *bonus* per gli anni 1992-1994, mentre la sua capacità competitiva risulta compromessa da costi di esercizio relativi a molte importanti voci più alti dei competitori dei principali paesi dell'Unione europea, da un assetto di offerte inadeguato e da condizioni infrastrutturali

e regolamentari penalizzanti: questo è il punto ed ora occorre fornire una risposta.

Qual è l'ombrello che il Governo offre, visto che sta per grandinare? A tutto ciò deve essere data una risposta.

Certo, occorre dare completa applicazione al protocollo di intesa del 6 novembre del 2001, protocollo costituito da venti articoli di cui ne sono stati applicati due: non viene nemmeno rispettato ciò che è stato sottoscritto. Certo, serve ampliare gli stanziamenti, le misure previste da provvedimenti già esistenti ed in vigore in favore del settore: penso ai pedaggi autostradali, agli sconti assicurativi, alle spese non documentate, alle trasferte; penso a misure fiscali specifiche e, in modo sommerso, suggerisco di lavorare nel campo dell'IRAP; penso al sostegno ai consorzi fidi tra le imprese del settore e nei casi di crisi aziendali; penso alla necessità di affrontare il problema della forbice tra il peso dei contributi obbligatori per il lavoro dipendente e per il lavoro autonomo; penso alla necessità di incoraggiare le forme di aggregazioni consortili e societarie tra le imprese o forme miste per filiere o per aree territoriali, per esempio nel caso dei distretti industriali; penso al sostegno dell'intermodalità, della formazione e dell'innovazione, includendo le imprese di trasporto nelle leggi destinate all'innovazione tecnologica e agli investimenti innovativi. Tuttavia, è il Governo che ha l'onere di fornire una risposta.

Inoltre, sul versante europeo va accelerata l'iniziativa dell'esecutivo sull'anticipazione del gasolio professionale, che porterebbe un grande sollievo al nostro comparto italiano. Il documento tecnico è già pronto ma occorre lavorare con gli altri Stati europei, occorre cambiare passo e darsi da fare in Europa per trovare l'unità degli altri paesi ad anticipare questo provvedimento già nei prossimi mesi. Altrimenti, quando scadrà il regime esistente, il nostro comparto sarà scoperto, senza i benefici e gli sconti sul gasolio, con un costo di tremila euro per ogni camion; si tratta di sei milioni per ogni camion, solo per il gasolio.

In secondo luogo, sempre a livello europeo, deve essere affrontata con più decisione e con più capacità di relazioni la questione dei valichi. Il nostro paese è stato penalizzato dalla chiusura del valico del Monte Bianco nonché dall'ingorgo degli altri valichi che, alla riapertura, hanno registrato per gli autotrasportatori un aumento delle tariffe, che è arrivato fino al 40 per cento. Ma cosa ha detto il nostro Governo?

In terzo luogo, al vertice di Laeken, il nostro Presidente del Consiglio, per ottenere l'Autorità della sicurezza alimentare a Parma, ha concesso una proroga dei cosiddetti ecopunti, vale a dire della limitazione della circolazione in Austria dei nostri autotrasportatori che, invece, è resa libera. Dunque, ha prorogato la limitazione della circolazione dei nostri autotrasportatori verso l'Austria sperando di ottenere in cambio l'Autorità della sicurezza alimentare a Parma. Non è così; occorre fare davvero politica estera, soprattutto, con riferimento a questo comparto. Altro che riforma del Ministero degli esteri e del ruolo degli ambasciatori! Qui il Governo deve darsi da fare, deve cambiare passo, deve far valere le ragioni dell'Italia e delle sue imprese.

Si devono, quindi, legare i problemi di oggi, le ristrutturazioni e le competitività del futuro, attraverso misure che accompagnino il passaggio dal passato al futuro. Tuttavia, queste misure devono essere individuate oggi. Per tale motivo chiediamo che il Presidente del Consiglio incontri, nelle prossime ore, l'organizzazione degli autotrasportatori, che sono già in agitazione.

Insomma, mi pare che, di fronte ad un problema di prima grandezza che tutti riconoscono, il Presidente Berlusconi non voglia mai utilizzare la parola « problema »; non parla mai di problemi, indica solo il sole, che tutto va bene.

Il Presidente Berlusconi e i ministri Lunardi e Tremonti mi sembrano dei marinai da pedalò; infatti, con i pedalò si esce solo quando c'è il sole, quando il mare è piatto, se c'è vento si torna a riva. Troppo facile, dovrebbero prendere la

barca e remare; noi lo abbiamo fatto e, adesso, è il loro turno (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di Sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*)!

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il provvedimento al nostro esame — come ha testimoniato con il suo intervento il relatore, onorevole Martini — è importante per chi segue il settore del trasporto, soprattutto per le conseguenze organiche e sistematiche che un atto di questo tipo può produrre. Infatti, si tratta di ottemperare ad alcuni obblighi comunitari in materia di autotrasporto.

È evidente che oggi, sul settore dell'autotrasporto, grava il peso di inefficienze e arretratezze tutte italiane, sia di ordine infrastrutturale sia di ordine economico e normativo. Sappiamo che questo è un settore produttivo di importanza strategica per noi: l'Italia è un paese lungo, articolato, con carenze infrastrutturali, avendo una rete di infrastrutture che, a volte, in alcune zone, è ancora inadeguata ed insicura. Se a tutto ciò aggiungiamo anche un sistema di tassazione penalizzante rispetto ad altri paesi della Comunità europea, possiamo dire che esiste preoccupazione circa le potenzialità espansive del settore dell'autotrasporto nel nostro paese. Dunque, rispetto a questa situazione, ci troviamo ad esaminare un provvedimento che tende a sanare una sorta di incompatibilità con la normativa comunitaria, rilevata dalla Commissione europea fin dal giugno del 1993. Affrontiamo un problema di questo tipo, con una serie di contraddizioni che il Governo ha posto in essere dovendo adottare il decreto-legge in esame in tempi rapidissimi.

Mi rivolgo al rappresentante del Governo perché lo riferisca a colui che verrà in aula per il seguito della discussione, al momento delle votazioni: ci saremmo aspettati una soluzione di tipo non meramente punitivo per le imprese di autotrasporto che — è bene ricordarlo — non

hanno alcuna responsabilità per la situazione di illegittimità instauratasi, non avendo fatto altro che accedere ai benefici di legge nel pieno rispetto della legalità. Come ha rilevato il collega Raffaldini nel suo intervento, siamo dolenti per il fatto che il Governo non ritenga di far coincidere l'obbligo di restituzione delle somme con un contestuale intervento che avesse lo scopo di alleggerire gli oneri che gravano sull'autotrasporto nel nostro paese. Peraltro, a mio avviso tali oneri sono largamente superiori a quelli che gravano sullo stesso settore negli altri paesi della Comunità europea: imprese analoghe alle nostre — e il collega Raffaldini ha fornito alcuni dati — beneficiano di una legislazione molto più snella e di una posizione fiscale effettivamente molto più ponderata in funzione dell'utilità, oltretutto che di un mercato del lavoro un po' più efficiente.

Vorrei ricordare che il gruppo della Margherita, da me rappresentato, ha predisposto qualche giorno fa un documento, per la verità subito contestato dalla maggioranza e da autorevolissimi esponenti di Governo. Spero che esso possa essere oggetto di riflessione rispetto all'idea che del meridionalismo hanno questa maggioranza e, in modo particolare, questo Governo: noi abbiamo definito Berlusconi un Robin Hood alla rovescia perché la finanziaria toglie al sud per dare al nord.

Sappiamo che, anche in termini di infrastrutture, vanno assunte alcune iniziative; quindi, va tutto bene per quel che riguarda il nord e le proposte avanzate. Tuttavia, ci rendiamo conto che ci sono alcune inadeguatezze e che c'è un deficit strutturale, soprattutto nelle aree del Mezzogiorno; come ho già detto, l'Italia è sviluppata in lunghezza. Dalle intese istituzionali di programma ai patti per lo sviluppo, abbiamo proposto di destinare il 50 per cento degli investimenti pubblici al sud: ciò dovrebbe favorire anche il settore dell'autotrasporto, perché sappiamo quanto conti ridurre il *gap* esistente tra nord e sud in termini di infrastrutture. Per fare questo occorrono, da parte del Governo, impegni, investi-

menti e scelte politiche che, se attuati nell'ottica giusta, andrebbero a beneficio del settore dell'autotrasporto.

Quindi, in sostanza noi contestiamo al Governo il fatto che, parallelamente alla adozione del decreto-legge di cui si sta discutendo oggi e che si voterà nei prossimi giorni, sarebbe stato forse opportuno predisporre un intervento legislativo anche su altri fronti. Ad esempio, si sarebbe potuto intervenire sul contenimento del costo dei carburanti, come ha detto prima il collega Raffaldini, che purtroppo è aumentato in maniera smodata in questi ultimi anni ed ha finito, di fatto, per mettere fuori dal mercato gran parte delle piccole e medie imprese di autotrasporto. Se mi consentite (non voglio fare qui una discussione politica ma parlamentare), i governi di centrosinistra nella scorsa legislatura avevano varato — all'epoca non facevo parte del Parlamento — una serie di provvedimenti di sostegno al settore, come, ad esempio, la deducibilità delle spese di trasferta dei dipendenti, l'innalzamento degli importi previsti a titolo di deduzione forfettaria delle spese non documentate per imprese minori autorizzate al trasporto merci per conto terzi, nonché gli interventi previsti dalla legge n. 40 del 1999 che in qualche modo proponevano la riduzione delle accise sul gasolio per autotrazione. Queste erano tutte misure che dimostravano una forte attenzione al settore dell'autotrasporto, cercando di rinviare ad un momento più opportuno un intervento di riforma più radicale, ma anche più complessivo e più organico del settore, che prendesse atto delle tendenze attuali del mercato dell'autotrasporto e anche dei rapporti concorrenziali che oggi lo governano. Infatti, tutti quanti ci diciamo liberalizzatori, ma vedo alla fine molti segnali che ci fanno pensare che le liberalizzazioni non vanno con il passo dovuto.

Stamattina, leggendo i giornali come tutti voi, ho letto un inserto del *Corriere della Sera*, giornale indipendente, nel quale si diceva in maniera molto forte e autorevole che c'è una brusca frenata nel settore delle liberalizzazioni: pertanto,

vorrei capire anche in questo contesto che tipo di politica il Governo ha intenzione di fare rispetto a un tema così importante. Di certo, la frenata ci può anche essere per proteggere alcuni settori che vanno protetti, non per proteggere rendite di posizione dell'ENEL o dell'ENI, per essere molto chiari e concreti: ma questo è un tema che non riguarda la discussione di oggi; ne parleremo in altra sede (già da domani mattina mi pare che in un'altra Commissione si discuterà del settore energetico e non voglio perdere altro tempo su questo punto).

Quindi, come proposta costruttiva che noi vogliamo fare al relatore (poi interverrà anche sugli emendamenti perché so che non c'è tempo, visto che volete approvare questo decreto-legge in tempi molto rapidi, per ovvi motivi), noi crediamo debba essere adottata in via definitiva, o almeno estesa a tutto il 2002, la misura della riduzione dell'accisa già concessa per il primo semestre del 2002, prevedendo che questa possa essere ridefinita anche nel caso in cui il prezzo del gasolio subisca alterazioni rispetto, evidentemente, alle oscillazioni che possono verificarsi in un settore così fluttuante. In più, ci aspettiamo dal Governo anche l'impegno ad assicurare che la restituzione del *bonus* fiscale, dovuta in quanto imposta dall'Unione europea, non si traduca in un ulteriore aggravio della situazione dell'autotrasporto che potrebbe influire sulla stessa sopravvivenza di tante piccole e medie imprese, già in forte sofferenza. Lo dico perché, almeno come centrosinistra e come Ulivo, per il valore delle piccole e medie imprese (l'altro giorno il Presidente Berlusconi ha partecipato all'assemblea della Confartigianato e ha fatto alcune promesse), vogliamo che questo Governo mantenga le sue promesse su questi provvedimenti di cui stiamo discutendo oggi. Quindi, dal momento che crediamo nel ruolo e nel valore delle piccole e medie imprese e riteniamo che queste abbiano assunto un valore determinante per la crescita e lo sviluppo del

paese negli ultimi cinquant'anni, ci sembra che sia anche utile dare loro il sostegno che meritano.

Credo, quindi, che anche sotto il profilo fiscale, dei costi del gasolio e dell'accesso ai sistemi creditizi e assicurativi ci possa essere da parte del Governo un'attenzione maggiore che oggi, purtroppo, non riscontriamo in questo provvedimento.

Allora, onorevoli colleghi, onorevole relatore e onorevole rappresentante del Governo, noi sottolineiamo come da parte del Governo vi sia stata una logica forse un po' troppo superficiale nel varare questo decreto-legge, a volte anche burocratica. Anche se non ho mai ricoperto incarichi di Governo (pur avendo un'esperienza politica abbastanza lunga), tuttavia devo dire che l'insegnamento che ho ricevuto è che quando si assume la guida di un dicastero non si deve diventare ostaggi della burocrazia: la burocrazia deve fare il suo dovere, però la politica la deve guidare, con scelte politiche serie e forti. Tuttavia, mi sembra di capire che in questo caso la burocrazia abbia prevalso ed abbia posto il Governo in una situazione, per così dire, «agnostica» per quanto riguarda questo provvedimento, sostenendo cioè che occorre recepire per ottemperare ad un obbligo imposto dalla Comunità europea. Ciò non basta, perché non possiamo limitarci a recepire direttive, ma dobbiamo anche ordinare e coordinare lo sviluppo dei settori nei quali operiamo; al riguardo, i colleghi Martini e Raffaldini sanno che tra qualche giorno affronteremo il problema delle telecomunicazioni dal momento che è in corso un'audizione del ministro delle comunicazioni. Nel caso in cui ci troviamo, pertanto, sarebbe stato più opportuno non limitarsi ad adempiere a tali obblighi comunitari, ma fare anche un po' di politica di settore per l'autotrasporto.

Questo provvedimento, infatti, riguarda potenzialmente circa 200 mila ditte (ricordo che il collega Raffaldini è espertissimo in questa materia), ma credo che forse nemmeno il Governo conosca il numero di imprese che hanno ottenuto il *bonus*. Mi auguro che il Governo lo sappia (lo diranno i rappresentanti del Ministero

quando verrà in aula), ma l'unico dato certo è che nei tre anni di cui parliamo, dal 1992 al 1994, sono stati stanziati, se non sbaglio, 1.470 miliardi, anche se la stima di quanto erogato potrebbe essere di molto superiore.

Noi ci siamo spesi prima al Senato, in seguito in Commissione affinché venissero allungati i tempi di pagamento, oppure venisse introdotta una sorta di rateizzazione della restituzione, perché non tutti gli operatori possono avere le stesse possibilità finanziarie; ci siamo impegnati anche per vedere se fosse possibile escludere quelle imprese che hanno cessato la loro attività perché, oggettivamente, oggi chi ha cessato l'attività non crea un pericolo in termini di concorrenza: in questo modo, vengono fugati anche i dubbi dell'*antitrust* (e quindi di Mario Monti, per fare una sintesi molto rapida). Tuttavia, questo tipo di discorso non è stato recepito dal Governo al Senato e non so fino a che punto sia disposto a recepirlo alla Camera dei deputati.

Credo che, se non ci saranno interventi di sostegno molto forti — già il collega Raffaldini, molto informato, ha riferito che c'è uno stato di agitazione della categoria su questo argomento —, per molte imprese sarà inevitabile ricorrere all'indebitamento per far fronte alla restituzione; ritengo, inoltre, che se il Governo avesse voluto occuparsi della guida del paese e prestare attenzione anche a questo settore molto importante, sarebbe stato necessario pensare ad una sorta di fondo di garanzia per facilitare agli operatori l'accesso al credito, oppure ipotizzare anche provvedimenti di significativa riduzione dei costi di esercizio: questo ci saremmo aspettati dal Governo.

Vorrei sottolineare, infine, due contraddizioni: una del Governo e l'altra della maggioranza. La prima è del Governo; al riguardo, ho fatto un *excursus* storico che riguarda gli ultimi mesi. Se ricordo bene, nel settembre 2001 il ministro Tremonti aveva affermato che non c'era bisogno di preoccuparsi perché si andava verso la prescrizione di questo obbligo comunitario; il 6 novembre 2001 sia il sottosegre-

tario Letta (che, ovviamente, stimiamo come persona molto seria) sia il ministro Buttiglione si dichiaravano certi che i recuperi erano impossibili. Riteniamo, allora, che Bruxelles abbia in qualche modo perso la pazienza rispetto a queste affermazioni iscrivendo nel marzo 2002 (cioè un mese e mezzo fa) la condanna dell'Italia. Guarda caso, il 18 marzo, due giorni prima di questa decisione, il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto-legge in esame. Da oppositore critico, ma sempre costruttivo, affermo che, quando si governa un paese e si intende apportare contributi molto seri, si dovrebbero anche prevenire certe decisioni e capire cosa accade in Europa. Purtroppo, il decreto-legge in esame serve a dare esecuzione a due sentenze di condanna della Corte di giustizia della Comunità europea, prima che lo Stato italiano incorra nella cosiddetta sentenza di doppia condanna, ai sensi di un articolo del Trattato della Comunità europea.

Credo che il Governo non possa fare altro che procedere in tale direzione. Con senso di responsabilità non avremmo voluto proporre emendamenti; a tale proposito, sottolineo la seconda contraddizione della maggioranza perché mi pare di capire che il primo gruppo a presentare emendamenti sia stato proprio quello della Lega (mi riferisco all'autorevolissimo collega Gibelli).

È evidente che, se si manifesta qualche scollamento nella maggioranza, sarà compito del capogruppo, onorevole Elio Vito, che è presente in aula, o di qualche membro del Governo cercare di ricucire la situazione. Non siamo noi a sollevare i problemi con le nostre critiche costruttive perché è all'interno della maggioranza che emerge un problema; sono quindi, come si suole dire, affari vostri se avete intenzione di procedere in maniera molto rapida.

I problemi posti sul tappeto non vanno sottovalutati. I problemi che ho esposto nel mio intervento e quelli che sono stati sollevati anche dal collega Raffaldini non devono essere sottovalutati perché il settore dell'autotrasporto deve essere tutelato e considerato. Non si può partecipare ai

convegni delle categorie e affermare di volere essere attenti alle loro esigenze, di porsi dalla parte degli artigiani, dei commercianti e di tutti i settori se poi, alla prova dei fatti, ci ritroviamo di fronte ad un provvedimento che mi pare un po' fragile e debole. Si tratta di un provvedimento che si limita a gestire l'esistente.

Con riferimento al programma elettorale della Casa delle libertà, mi ricordavo un programma faraonico di una maggioranza che avrebbe voluto spaccare le pietre e trasformare in cinque anni questo paese.

Se il tenore della trasformazione è costituito da provvedimenti miseri come questo all'esame dell'Assemblea, credo che questo Governo andrà poco avanti (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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. 2667)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Luigi Martini.

LUIGI MARTINI, *Relatore*. Signor Presidente, apprezzo gli interventi dei colleghi dell'opposizione, molto ricchi di suggerimenti; sicuramente il nostro Governo saprà farne tesoro. Tuttavia, rivolgendomi all'onorevole Raffaldini, sempre molto pacato e moderato, vorrei dire che nel suo intervento è stato forse politicamente poco corretto ad accusare questo Governo di voler imbrogliare una categoria solo per il fatto di aver cercato di risolvere un problema che questo Governo si è trovato sul tavolo e che non è certo stato creato da un Governo politicamente riferibile alla nostra parte politica. Tuttavia, prendo atto con soddisfazione che l'opposizione mi è sembrata concorde sulla rapida conversione del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, il Governo prende atto delle osservazioni svolte soprattutto dall'onorevole Raffaldini che, evidentemente, mettono in evidenza ciò che negli anni passati non si è stati in grado di creare per il comparto. Negli anni passati, già dal 1993-1994 (nella XIII legislatura) al Senato si è discusso molto di un decreto simile.

Il programma del presente Governo prevede la creazione di infrastrutture di viabilità su tutto il territorio, non di qualche galleria.

Si tratta della prima risposta concreta all'elencazione degli ovvi disagi della categoria; si fa presto a compilare degli elenchi che a tutti sono ben noti! Credo sia opportuno rammentare che ogni provvidenza è riferita a questo provvedimento e non alla generalità del comparto (stiamo discutendo di questo provvedimento), il che sarebbe inibito dalle regole dell'appartenere all'Europa; l'appartenenza all'Europa prevede una linearità e non un comportamento sinusoidale: o si è europeisti o non lo si è!

Questo lo dico perché è giusto che l'opposizione sia la frusta nei confronti del Governo, ma non su tale provvedimento che è specificamente ed esclusivamente scaturito da una condanna che subiamo perché apparteniamo ad un consesso internazionale.

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

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 4 aprile 2002, n. 51, concernente disposizioni urgenti recanti misure di contrasto all'immigrazione clandestina e garanzie per soggetti colpiti da provvedimenti di accompagnamento alla frontiera (2608) (ore 17,55).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 4 aprile 2002, n. 51, concernente disposizioni ur-