

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,30.

GIANFRANCO ROTONDI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

Sul processo verbale.

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, intervengo sul processo verbale riguardo all'intervento che ho svolto ieri per un richiamo al regolamento perché, anche dalla lettura delle parole in replica del Presidente di turno in quel momento, ho la sensazione che il mio pensiero non sia chiaro, non certo per responsabilità dei resocontisti, ai quali, anzi, va sempre il nostro plauso per la sensibilità e l'attenzione con la quale riportano i nostri interventi e né, ovviamente, per una cattiva interpretazione del Presidente di turno ma per una mia difficoltà di esprimere e chiarire un pensiero.

Signor Presidente, ieri ho stigmatizzato il fatto che la Giunta per le elezioni non abbia preso una decisione riguardo ai dodici deputati che mancano a questa Assemblea, sostenendo che ritenevo questo fatto molto grave e che avrei stigmatizzato tale aspetto ogni giorno, prendendo la parola in Assemblea per richiamo al regolamento. Nella risposta che il Presidente formula al mio intervento, sembra quasi

che io voglia mettere in discussione la legalità delle decisioni che prende questa Assemblea e, quindi, la possibilità che gli atti e i provvedimenti votati e deliberati dalla stessa siano, in qualche modo, illegittimi e illegali.

Signor Presidente, vorrei chiarire che con il mio intervento non intendevo fare riferimento a questo ma ad una illegalità — o, se vuole, una illegittimità — in relazione alla composizione di questa Assemblea che, a causa dell'inerzia e della non volontà di arrivare a prendere una decisione in applicazione della legge, da un anno è resa monca di dodici deputati.

Signor Presidente, questa è la ragione per cui ieri sono intervenuto e vorrei approfittare per chiarire un ulteriore argomento. Ieri il collega Rizzi è intervenuto tre o quattro volte suggerendo di farmi tacere, di togliermi la parola e definendomi anche «collega tra virgolette», a proposito del fatto che non avrei avuto diritto a svolgere il mio richiamo al regolamento.

Come lei sa perfettamente e come il Presidente di turno sapeva, tant'è che mi ha concesso la facoltà di parlare, ho esercitato un mio diritto — che è quello che possono e magari debbono ogni tanto esercitare tutti coloro che ritengono necessario intervenire per un richiamo al regolamento — e non ho fatto nulla che fosse fuori dalle regole di questa Assemblea. Invece il collega Rizzi è forse intervenuto, non si sa bene a quale titolo e per quale motivo, piccando il sottoscritto che, invece, ha esercitato un suo diritto.

PRESIDENTE. Se non vi sono ulteriori osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Adornato, Armosino, Azzolini, Fiori, Foti, Giancarlo Giorgetti, Mazzocchi, Molgora, Pisanu, Ranieri, Selva, Soro, Tremonti, Vietti e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono settantatré 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.

Convalida di deputati.

PRESIDENTE. Prego il deputato segretario di dare lettura di una comunicazione.

GIANFRANCO ROTONDI, Segretario, legge:

Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta di ieri, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni nei collegi uninominali e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, ha deliberato di proporre la convalida:

III CIRCOSCRIZIONE — LOMBARDIA 1

Collegio uninominale n. 1: Silvio Berlusconi

Collegio uninominale n. 2: Ignazio Benito Maria La Russa

Collegio uninominale n. 3: Umberto Bossi

Collegio uninominale n. 4: Michele Saponara

Collegio uninominale n. 5: Mario Carlo Maurizio Valducci

Collegio uninominale n. 6: Gaetano Pecorella

Collegio uninominale n. 7: Pietro Armani

Collegio uninominale n. 8: Egidio Sterpa

Collegio uninominale n. 9: Francesco Colucci

Collegio uninominale n. 10: Rocco Buttiglione

Collegio uninominale n. 11: Alberto Di Luca

Collegio uninominale n. 12: Valentina Aprea

Collegio uninominale n. 13: Fabrizio Cicchitto

Collegio uninominale n. 14: Giovanni Giulio Saverio Deodato

Collegio uninominale n. 15: Paolo Romani

Collegio uninominale n. 16: Luigi Casero

Collegio uninominale n. 17: Gianfranco Rotondi

Collegio uninominale n. 18: Pierfrancesco Emilio Romano Gamba

Collegio uninominale n. 19: Roberto Alboni

Collegio uninominale n. 20: Giancarlo Pagliarini

Collegio uninominale n. 21: Giovanni Bianchi

Collegio uninominale n. 22: Marco Fumagalli

Collegio uninominale n. 23: Dario Rivolta

Collegio uninominale n. 24: Andrea Di Teodoro

Collegio uninominale n. 25: Giulio Schmidt

Collegio uninominale n. 26: Giuliano Urbani

Collegio uninominale n. 27: Emerenzio Barbieri

Collegio uninominale n. 28: Gian Paolo Landi

Collegio uninominale n. 29: Carlo Taormina

Collegio uninominale n. 30: Guido Possa

Collegio uninominale n. 31: Fabio Stefano Minoli Rota

VIII CIRCOSCRIZIONE — VENETO 2

Collegio uninominale n. 1: Michele Vianello

Collegio uninominale n. 2: Luana Zannella

Collegio uninominale n. 3: Bruno Cazzaro

Collegio uninominale n. 4: Marco Stradiotto

Collegio uninominale n. 5: Cesare Campa

Collegio uninominale n. 6: Luigi Ramponi

Collegio uninominale n. 7: Ferdinando Adornato

Collegio uninominale n. 8: Gustavo Selva

Collegio uninominale n. 9: Luigi D'Agrò

Collegio uninominale n. 10: Luciano Dussin

Collegio uninominale n. 11: Nitto Francesco Palma

Collegio uninominale n. 12: Guido Dussin

Collegio uninominale n. 13: Maurizio Paniz

Collegio uninominale n. 14: Italo Sandi

Collegio uninominale n. 15: Giampaolo Dozzo

IX CIRCOSCRIZIONE — FRIULI-VE-NEZIA GIULIA

Collegio uninominale n. 1: Roberto Menia

Collegio uninominale n. 2: Riccardo Illy

Collegio uninominale n. 3: Alessandro Maran

Collegio uninominale n. 4: Danilo Moretti

Collegio uninominale n. 5: Manlio Collavini

Collegio uninominale n. 6: Vanni Lenna

Collegio uninominale n. 7: Giuseppe Ferruccio Saro

Collegio uninominale n. 8: Pietro Fontanini

Collegio uninominale n. 9: Edouard Ballaman

Collegio uninominale n. 10: Manlio Contento

X CIRCOSCRIZIONE — LIGURIA

Collegio uninominale n. 1: Giorgio Bornacin

Collegio uninominale n. 2: Claudio Scajola

Collegio uninominale n. 3: Enrico Nan

Collegio uninominale n. 4: Massimo Zunino

Collegio uninominale n. 5: Lorenzo Acquarone

Collegio uninominale n. 6: Ugo Intini

Collegio uninominale n. 7: Roberta Pinotti

Collegio uninominale n. 8: Carlo Rognoni

Collegio uninominale n. 9: Graziano Mazzarello

Collegio uninominale n. 10: Gian Franco Cozzi

Collegio uninominale n. 11: Angelo Bottino

Collegio uninominale n. 12: Gabriella Mondello

Collegio uninominale n. 13: Nerio Nesi

Collegio uninominale n. 14: Giorgio Bogi

XII CIRCOSCRIZIONE — TOSCANA

Collegio uninominale n. 1: Vannino Chiti

Collegio uninominale n. 2: Giovanni Bellini

Collegio uninominale n. 3: Valdo Spini

Collegio uninominale n. 4: Lapo Pistelli

Collegio uninominale n. 5: Roberto Villetti

Collegio uninominale n. 6: Marco Rizzo

Collegio uninominale n. 7: Alberto Fluvi

Collegio uninominale n. 8: Michele Ventura

Collegio uninominale n. 9: Andrea Lulli

Collegio uninominale n. 10: Franca Bimbi

Collegio uninominale n. 11: Renzo Innocenti

Collegio uninominale n. 12: Famiano Crucianelli

Collegio uninominale n. 13: Rolando Nannicini

Collegio uninominale n. 14: Giuseppe Fanfani

Collegio uninominale n. 15: Rosaria Bindi detta Rosy

Collegio uninominale n. 16: Fabrizio Vigni

Collegio uninominale n. 17: Marco Filippeschi

Collegio uninominale n. 18: Claudio Franci

Collegio uninominale n. 19: Roberto Tortoli

Collegio uninominale n. 20: Gloria Buffo

Collegio uninominale n. 21: Elena Emma Cordoni

Collegio uninominale n. 22: Carlo Carli

Collegio uninominale n. 23: Altero Matteoli

Collegio uninominale n. 24: Ermete Realacci

Collegio uninominale n. 25: Raffaella Mariani

Collegio uninominale n. 26: Maura Cossutta

Collegio uninominale n. 27: Marco Susini

Collegio uninominale n. 28: Laura Maria Pennacchi

Collegio uninominale n. 29: Fabio Mussi

XIV CIRCOSCRIZIONE — MARCHE

Collegio uninominale n. 1: Orlando Ruggieri

Collegio uninominale n. 2: Gianluigi Scaltritti

Collegio uninominale n. 3: Francesco Zama

Collegio uninominale n. 4: Valerio Calzolaio

Collegio uninominale n. 5: Paola Mariani

Collegio uninominale n. 6: Luigi Giacco

Collegio uninominale n. 7: Eugenio Duca

Collegio uninominale n. 8: Renato Galeazzi

Collegio uninominale n. 9: Marco Lion
Collegio uninominale n. 10: Renzo Lusetti

Collegio uninominale n. 11: Armando Cossutta

Collegio uninominale n. 12: Pietro Natale Gasperoni

XVII CIRCOSCRIZIONE — ABRUZZI

Collegio uninominale n. 1: Massimo Cialente

Collegio uninominale n. 2: Rodolfo De Laurentiis

Collegio uninominale n. 3: Sabatino Aracu

Collegio uninominale n. 4: Carla Castellani

Collegio uninominale n. 5: Nicola Crisci

Collegio uninominale n. 6: Giovanni Dell'Elce

Collegio uninominale n. 7: Luigi Borrelli

Collegio uninominale n. 8: Giuseppe Albertini

Collegio uninominale n. 9: Arnaldo Mariotti

Collegio uninominale n. 10: Nino Sospiri

Collegio uninominale n. 11: Franco Marini

XX CIRCOSCRIZIONE — CAMPANIA 2

Collegio uninominale n. 1: Alessandro de Franciscis

Collegio uninominale n. 2: Pietro Squaglia

Collegio uninominale n. 3: Paolo Santulli

Collegio uninominale n. 4: Gennaro Coronella

Collegio uninominale n. 5: Francesco Maione

Collegio uninominale n. 6: Mario Landolfi

Collegio uninominale n. 7: Lorenzo Montecucullo

Collegio uninominale n. 8: Pasquale Viespoli

Collegio uninominale n. 9: Antonio Barbieri

Collegio uninominale n. 10: Erminia Mazzoni

Collegio uninominale n. 11: Antonio Maccanico

Collegio uninominale n. 12: Alberta De Simone

Collegio uninominale n. 13: Ciriaco De Mita

Collegio uninominale n. 14: Vincenzo De Luca

Collegio uninominale n. 15: Barbato Iannuzzi detto Tino

Collegio uninominale n. 16: Andrea Annunziata

Collegio uninominale n. 17: Guido Milanese

Collegio uninominale n. 18: Edmondo Cirielli

Collegio uninominale n. 19: Vincenzo Fasano

Collegio uninominale n. 20: Franco Cardillo

Collegio uninominale n. 21: Francesco Brusco

Collegio uninominale n. 22: Antonio Oricchio

PRESIDENTE. Do atto alla Giunta di questa comunicazione e dichiaro convalidate le suddette elezioni.

Annunzio della convocazione del Parlamento in seduta comune.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera, d'intesa con il Presidente del Senato, ha convocato il Parlamento in seduta comune per martedì 25 giugno 2002, alle ore 14,30, per procedere alla votazione per l'elezione di otto componenti il Consiglio superiore della magistratura.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 9,45).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decor-

rono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Seguito della 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 auto-transporto (approvato dal Senato) (2667) (ore 9,46).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Ricordo che nella seduta del 6 maggio 2002 si è conclusa la discussione sulle linee generali.

(Esame dell'articolo unico – A.C. 2667)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione (*vedi l'allegato A – A.C. 2667 sezione 1*), nel testo della Commissione, identico a quello modificato dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 2667 sezione 2*).

Avverto che le proposte emendative presentate sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione, identico a quello modificato dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 2667 sezione 3*).

Avverto altresì che non sono state presentate proposte emendative riferite all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso il prescritto parere che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A – A.C. 2667 sezione 4*).

Avverto altresì che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A – A.C. 2667 sezione 5*).

Passiamo agli interventi sulle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, intervengo sul complesso degli emendamenti riferiti a questo provvedimento, in quanto essi tendono ad alleggerire l'urto che colpirà il settore e le decine di migliaia di imprese al momento della restituzione del *bonus*, la cui entità — ricordo — è di circa un miliardo di euro. Tale alleggerimento è già iniziato, rispetto al testo originario del Governo, con le modifiche introdotte al Senato a seguito dell'approvazione degli emendamenti del centrosinistra, nei quali risultano escluse dalla restituzione le imprese cessate definitivamente dall'attività e che abbiano provveduto alla cancellazione dall'albo degli autotrasportatori prima del 20 marzo 2002, nonché le imprese acquirenti di aziende che abbiano cessato l'attività in conseguenza di vendita conclusa con atti stipulati entro la medesima data del 20 marzo 2002 o che abbiano acquisito, entro tale data, rami di aziende le quali abbiano proseguito l'attività. Le imprese cedenti tramite aziende sono tenute al pagamento delle somme pro quota, limitatamente alla parte di competenza.

Oltre all'intervento per ridurre la platea di coloro che dovrebbero restituire il *bonus*, si è anche intervenuto dilazionando sino a quattro anni i termini del pagamento. Ebbene, qui alla Camera, con il complesso degli emendamenti si intende intervenire anche sui tempi delle procedure per l'individuazione di coloro che dovrebbero effettuare la restituzione, sulla rateizzazione dei pagamenti e sull'ulteriore individuazione della platea di coloro che dovrebbero restituire il *bonus*.

Ma è evidente, signor Presidente, la sproporzione tra questo decreto-legge e i giganteschi problemi che vive il settore da anni e, in particolare, in questo momento. La vicenda cui fa riferimento questo decreto-legge viene da lontano. Infatti, nel 1992 e nel biennio 1993-1994, l'Italia ha

concesso aiuti pubblici sotto forma di credito di imposta alle imprese di trasporto stradale per consentire loro di far fronte al caro petrolio. Parliamo degli anni 1992, 1993 e 1994: è il periodo considerato dall'Unione europea per la restituzione. Per conoscenza, perché il tempo passa e ci si dimentica dei fatti, voglio ricordare i ministri che hanno firmato i decreti-legge e i regolamenti attuativi che oggi sono contestati dall'Unione europea, visto che molte volte nel dibattito politico si attribuisce la colpa ai nostri ministri per quel che hanno fatto.

Nel 1992 il decreto-legge fu firmato dal ministro Bernini, nel 1993 fu firmato dal ministro Costa, nel 1994 il decreto-legge, oggi contestato dall'Unione europea, fu firmato dai ministri Fiori e Tremonti. Questa è la verità.

Il 29 gennaio 1998 l'Italia è stata condannata dalla Corte di giustizia della Comunità europea per non essersi adeguata alla decisione presa nel 1993 dalla Commissione europea, che dichiarava illegittimi ed incompatibili con il mercato comune gli aiuti concessi nel 1992 ed obbligava le autorità italiane a recuperarli. Poiché l'Italia non ha ottemperato a quella sentenza, il 24 novembre 2000 la Commissione europea ha avviato una nuova procedura di infrazione ai sensi dell'articolo 228 del Trattato; alla lettera di messa in mora ha fatto seguito, il 18 luglio 2001, un parere motivato. Inoltre, con una sentenza del 19 maggio 1999, la Corte di giustizia ha respinto il ricorso dell'Italia, volto ad impugnare la decisione con la quale la Commissione europea le ordinava di recuperare il *bonus* fiscale concesso nel biennio 1993-1994.

Apro e chiudo una parentesi: il 13 aprile, per fortuna, in seno al consiglio informale Ecofin, si è delineato un accordo di massima per confermare la proroga degli sgravi concessi per l'Italia agli autotrasportatori per tutto il 2000, cioè fino alla fine del 2002. Questo vuol dire che perlomeno questi recentissimi 3 anni probabilmente possono essere fuori da nuove procedure di infrazione.

In questo periodo, cioè nei 12 mesi di Governo Berlusconi, con i ministri Lunnardi e Tremonti, noi abbiamo più volte sottolineato con forza l'urgenza di affrontare il problema del comparto dell'autotrasporto, in particolare, il problema del *bonus*, e nello specifico tutte quelle misure che aiutassero il comparto a diminuire i costi di esercizio e di produzione, ad avviare la sua ristrutturazione e a dar agli autotrasportatori prospettive di competitività. Ebbene, la parola autotrasporto non compare nemmeno nel documento di programmazione economica e finanziaria. Inoltre, signor Presidente, in questi mesi sul problema dell'autotrasporto ci si è limitati nei provvedimenti — quasi tutti decreti-legge e un « articolino » invece nella legge finanziaria — a qualche proroga, oppure a un'interpretazione autentica sulle tariffe, riconoscendone la retroattività. Eppure, già in occasione della discussione di quei provvedimenti noi indicammo con i nostri interventi un problema di prima grandezza, quello del *bonus*, indicammo che c'era una tempesta in arrivo, indicammo le difficoltà del comparto, indicammo a muoverci con rapidità perché il tempo ormai stava finendo: mai siamo stati ascoltati. Anzi, di fronte alle sollecitazioni e alle osservazioni, espresse tra l'altro in un intervento dell'onorevole Susini il 18 febbraio scorso, il sottosegretario Contento rispose, un po' piccato, che: forse qualcuno non se ne è accorto, ma 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 è quanto il sottosegretario Contento ha affermato il 18 febbraio.

Ebbene, in questi ultimi mesi — 12 mesi persi — da una parte non si è intervenuto in realtà per concordare e per attuare con le categorie interessate un programma di interventi per agire nel comparto sulle loro difficoltà finanziarie e sulle loro ne-

cessità di riorganizzarsi ed essere competitivi. Anzi, si è messo più volte sullo sfondo il problema del *bonus* che ci stava invece correndo incontro. Infatti, ci si è trovati poi in una situazione un po' kafkiana, nella quale da una parte il ministro Tremonti più volte tranquillizzava le categorie degli autotrasportatori sostanzialmente dicendo: guardate che voi non avrete nulla da pagare; non pagherete in primo luogo perché il tempo è trascorso e il debito — chiamiamolo così — è prescritto (scaduta la prescrizione, non c'è più necessità di esigere il rimborso). In secondo luogo, vi è un'intrinseca difficoltà ad individuare con precisione tutte le imprese di tanti anni fa, quindi vi è l'impossibilità totale alla esazione del *bonus* da parte nostra.

Così egli tranquillizzava gli autotrasportatori, e mentre affermava tutto ciò emanava una circolare — che io chiamo un po' « fantasma » — che in un primo momento 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. Questa circolare è importante perché sgombra definitivamente il campo da quelle soluzioni che aveva proposto in modo illusorio Tremonti e che aveva agitato a lungo anche negli incontri autunnali con le associazioni degli autotrasportatori. Il 6 novembre scorso, data della firma di una recente intesa — trattasi di un'intesa fatta di venti punti, dei quali ne sono stati applicati due —, l'ipotesi che il *bonus* fiscale fosse prescrivibile dopo cinque anni — ripeto la citazione: state tranquilli che non pagherete nulla — è stata riconosciuta come non vera nella stessa circolare, in quanto interveniva la normativa europea che invece prevede come tempo di prescrizione dieci anni.

Sempre da parte di Tremonti è stata sottolineata la possibilità di non pagare in quanto vi sarebbe stata la totale impossibilità tecnica del recupero da parte degli uffici fiscali. Invece, nella circolare si prevede di spedire le cartelle ad ogni traspor-

tatore per gli anni 1992,1993,1994. Questo è stato il doppio gioco, l'illusione che Tremonti ha fatto nei confronti delle categorie degli autotrasportatori già dai mesi di ottobre, novembre e dicembre del 2001. Adesso siamo al dunque: altro che Waterloo del sottosegretario Contento, questo sì che mette in ginocchio gli autotrasportatori. A ciò bisogna aggiungere che in quelle sedi il ministro Buttiglione ha sostenuto, sempre con gli autotrasportatori, 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, cito testualmente: « Ora non piove, se pioverà noi apriremo l'ombrello ». Ci si è presi quindi un impegno formale ad individuare le forme che aiutassero il settore in questa fase di difficoltà finanziaria, di necessaria riorganizzazione e apertura alla competitività.

Oggi ormai siamo a pochi giorni dalla scadenza del decreto-legge — scade il 19 prossimo venturo — per il pagamento di un miliardo di euro e gli autotrasportatori si trovano abbandonati.

Quanto tempo ho ancora, signor Presidente ?

PRESIDENTE. Un minuto, onorevole Raffaldini.

FRANCO RAFFALDINI. Allora vado al dunque. Credo che occorra immediatamente convocare un tavolo politico — non più tecnico, ma politico — da parte del Presidente del Consiglio dei ministri con le organizzazioni di categoria, in modo da individuare queste misure che il sottosegretario Letta chiamava « l'ombrello ». Infatti, vi è un problema di prima grandezza, un problema che tutti riconoscono.

Come un po' ironicamente affermavo lunedì, è vero che il Presidente Berlusconi non vuole mai utilizzare la parola « problema », non parla mai di problemi, indica solo il sole, dice che tutto va bene. Il Presidente Berlusconi, i ministri Lunardi e

Tremonti si comportano come degli ammiragli da pedalò: infatti, solo quando vi è il sole ed il mare è piatto lì si utilizzano (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*); se, al contrario, c'è vento si torna a riva. Così, tuttavia, è troppo facile: bisogna che prendano i remi e la barca e che remino: 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. Ha chiesto di parlare l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sottosegretario Mammola, il provvedimento in discussione riguarda una vicenda delicatissima per un settore decisivo dell'economia italiana che, concretamente, potrebbe davvero cambiare (nel giro di poche settimane e forse di pochi mesi) le sorti, le prospettive e la vita di tante aziende italiane. È una vicenda che concerne un settore, quello dell'autotrasporto, su cui pesano carenze, arretratezze storiche, difficoltà oggettive, ritardi che costituiscono senza dubbio un grave handicap ed una minaccia alle prospettive di sviluppo delle imprese dell'autotrasporto italiano, in una fase in cui questo settore sarà sottoposto a grandi cambiamenti e processi di ristrutturazione poiché la liberalizzazione è alle porte.

Per queste ragioni, riteniamo che il settore dell'autotrasporto più di ogni altro avrebbe bisogno di una politica di sostegno e di innovazione, di una politica che dovrebbe servire a far crescere le imprese italiane e a superarne l'attuale condizione di polverizzazione e di frammentarietà; di una politica che, in una parola, riteniamo dovrebbe porre l'autotrasporto italiano in condizione di competere adeguatamente con le imprese dei nostri partner europei, in una fase nella quale — come ho affermato poc'anzi — la liberalizzazione è alle porte.

Invece, ci troviamo di fronte — dobbiamo constatarlo anche dalle modalità

con cui è stata gestita questa vicenda — ad una grande disattenzione nei confronti di questo settore, comparto che è stato, nel corso di quest'anno, colpevolmente trascurato e gravemente sottovalutato dalla politica del Governo.

Badate, oggi viene a compimento un nodo che avevamo sollevato — lo ha detto pochi minuti fa il collega Raffaldini — in tempi non sospetti; oggi siamo davvero al *redde rationem* di una vicenda che è stata colpevolmente ignorata e sottovalutata in tutti questi mesi.

Avevamo sollevato da tempo questo problema ed avvertito l'esigenza di mettere in campo iniziative, provvedimenti e strumenti che, in qualche modo, potessero mettere le imprese in condizione di fronteggiare l'evento; dalla lettura dei resoconti delle discussioni sul documento di programmazione economico-finanziaria, sulla legge finanziaria, sul collegato, si constaterà che, da parte delle forze di opposizione, sono stati lanciati alcuni avvertimenti in ordine a questa spada di Damocle del *bonus* fiscale. È stato detto di non arrivare all'ultimo minuto e di non farci trovare impreparati.

Vi abbiamo, inoltre, avvisato circa il fatto che, fra i tanti problemi della categoria, questo era senza dubbio, per la sua dirompenza, il problema più acuto, urgente, difficile e spinoso.

E noi abbiamo sottolineato, già a cominciare dall'approvazione del documento di programmazione economico finanziario, successivamente in corso di approvazione della legge finanziaria, ed infine — se ben ricordo — anche nel corso della discussione sul disegno di legge collegato in materia di trasporti e di infrastrutture, ed ammonito il Governo: attenzione, si tratta di una patata bollente, che non può essere esorcizzata o occultata. Bisogna affrontare bene la questione, che non può essere elusa, perché — lo ricordammo —, quando sarà il momento, le imprese italiane rischieranno grosso, ed oggi, che quel momento è arrivato, le imprese italiane stanno rischiando grosso.

Infatti, molte di queste rischiano di chiudere, di fallire. Nelle imprese, nelle

associazioni di categoria vi era questa consapevolezza, nel Governo invece no.

Noi sottolineammo all'epoca che questa vicenda rivestiva una portata tale da sconvolgere un settore verso il quale — venne ricordato da chi mi ha preceduto e non potete negarlo — nella scorsa legislatura vi era stata una forte attenzione. Infatti, nel corso della scorsa legislatura, i governi del centrosinistra hanno condotto una politica organica. Vorrei ricordare alcuni importanti provvedimenti in materia di deducibilità fiscale, di deduzione delle accise sul gasolio, in materia di imprese minori, di imprese autorizzate per conto terzi, e quant'altro.

Vi è una bella differenza — dobbiamo sottolinearlo — con quanto invece è accaduto in questa legislatura. Io credo che non sia propaganda o faziosità sottolineare che questo inizio di legislatura è stato invece contrassegnato da una delusione totale per il settore dell'autotrasporto. Le associazioni di categoria degli autotrasportatori, anche nei giorni scorsi, hanno presentato un lunghissimo *cahier de doléance* di questioni irrisolte. Mi soffermerò brevemente su questo aspetto nel corso dell'intervento. Gli autotrasportatori lo hanno fatto — ricordiamocelo e ricordatevelo —, minacciando lo stato di agitazione della categoria.

Dobbiamo rilevare che, nel corso di questi mesi, al di là dei provvedimenti assolutamente marginali — atti dovuti —, persino il termine autotrasporto è scomparso dai documenti ufficiali del Governo italiano. È infatti chiaro che, prima di tutto al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il ministro Lunardi, interessano altre cose. Questa problematica evidentemente non gli interessa granché. Le sue attenzioni, come noi sappiamo, sono rivolte a ben altro.

Venendo poi alla questione specifica oggetto della discussione del provvedimento in esame, non possiamo non rilevare come, nel corso di questi mesi, vi sia stata, da parte del Governo, e di autorevolissimi esponenti del Governo che, a vario titolo e in varia misura, si sono occupati di questa vicenda, una assai evi-

dente dimostrazione di leggerezza, di estemporaneità, di impreparazione. Lo ripetiamo: leggerezza, estemporaneità, impreparazione che ha coinvolto — e mi spiace dirlo —, anche autorevolissimi esponenti del Governo Berlusconi. A cominciare proprio dal ministro del tesoro Tremonti che, proprio lui per primo, prodigo di attenzioni e rassicurazioni nei confronti del settore dell'autotrasporto, nel momento in cui si prodigava a parole, nei fatti voltava le spalle agli autotrasportatori. Pochi giorni dopo quelle affermazioni rassicuranti, egli firmava una circolare all'agenzia delle entrate, che è stata poi rimpiazzata in qualche cassetto; in quella circolare si prevedeva che gli autotrasportatori dovevano restituire quanto ottenuto con il *bonus* fiscale. Quella circolare non è poi partita, per tante ragioni e anche perché vi è stata una pronta reazione delle associazioni di categoria; ma i fatti sono incontestabilmente avvenuti.

Il ministro Buttiglione, successivamente, in ripetute occasioni ha parlato di una quasi certezza di prescrizione dei crediti, e poi il sottosegretario Contento, durante un dibattito in aula in replica al sottoscritto, promise solennemente che non avrebbe esposto il settore dell'autotrasporto ad una Waterloo; tuttavia, le cose sono andate diversamente da come promesso o affermato dai rappresentanti del Governo. L'unione europea, infatti, perdendo la pazienza di fronte a tali affermazioni, leggere ed un po' avventate, il 18 marzo ha iscritto la condanna dell'Italia, due giorni dopo l'approvazione in Consiglio dei ministri di tale decreto.

Mi chiedo: ma non si capiva dove si stava andando a parare? Non si capiva come era possibile che un tale provvedimento subisse appena dopo due giorni la condanna dell'Unione? Non si capiva che era necessario attrezzarsi perché non vi sarebbero stati sconti, non vi sarebbero state prescrizioni, trattandosi di un nodo che sarebbe venuto al pettine, nonostante le vostre promesse, nonostante le vostre rassicurazioni, nonostante la vostra leggerezza.

In Senato i nostri emendamenti hanno contribuito a rendere meno amara la pillola, e, per fortuna, sono state introdotte alcune modifiche sui tempi di pagamento, sull'individuazione della platea esatta dei debitori, che hanno reso meno drammatico l'impatto di tale provvedimento.

Registro, però, che la vostra condotta leggera ha prodotto anche qualche disagio e malumore all'interno della maggioranza; se è vero, come è vero, che la Lega alla Camera attraverso un autorevolissimo membro della Commissione trasporti ha presentato ulteriori emendamenti al decreto, che sosterremo in quanto condivisi.

Restano tanti nodi irrisolti in tale settore; resta l'esigenza di interventi di sostegno forti, perché se non si accompagna tale provvedimento ad interventi di sostegno alle imprese, molte chiuderanno, si indebiteranno e rischieranno il fallimento. Resta da intervenire sul contenimento del costo dei carburanti che in questi anni è aumentato in modo vertiginoso e che finisce per porre fuori gioco una parte importante delle piccole imprese italiane. Esiste un *gap* tra imprese italiane e quelle europee per il costo dei carburanti, e più in generale per i costi di esercizio che penalizzano gravemente i nostri autotrasportatori.

Sul versante europeo deve essere accelerata l'iniziativa del Governo affinché faccia sentire la sua voce sull'anticipazione del gasolio professionale, che sarebbe una boccata d'ossigeno per tutte le imprese italiane.

Restano da attuare altre proposte indicate nel protocollo d'intesa del novembre scorso, che sono soltanto indicate in quanto rimaste lettera morta, che disegnavano un progetto organico di sviluppo del settore che voi non state portando avanti. Resta da risolvere, con ben altra efficacia di quanto abbiate saputo fare, il nodo dei valichi alpini. Resta da risolvere, con ben altra efficacia, la questione degli ecopunti. Bisogna dirlo: su queste vicende il Governo non è riuscito adeguatamente a difendere gli interessi degli autotrasportatori italiani.

PRESIDENTE. Onorevole Susini...

MARCO SUSINI. Sugli ecopunti si è fatto addirittura imbrogliare. Anche qui — mi sia consentito dire — si vedono i guasti dell'*interim* al Ministero degli esteri, perché si collezionano delle figuracce ad ogni piè sospinto. Gli autotrasportatori tutto questo lo sanno bene.

PRESIDENTE. Onorevole Susini, concluda, ha terminato il tempo a sua disposizione.

MARCO SUSINI. Da mesi vi chiedono un tavolo politico che non viene concesso loro e lo chiedono perché sono stanchi di trovarsi di fronte ad interlocutori non autorevoli e sempre diversi.

La vostra leggerezza, la vostra improntitudine, vi ha, invece, ancora una volta fatto perdere un'occasione importante (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, i colleghi che mi hanno preceduto hanno già sottolineato, in modo esauriente, come in realtà ci si trovi di fronte ad un atto dovuto. Ce ne rendiamo perfettamente conto, non vogliamo sollevare questioni di carattere strumentale. Si tratta, in realtà, di un adeguamento alla sentenza della Corte di giustizia. È pur vero, tuttavia, che, rispetto a quest'adeguamento, gli autotrasportatori si troveranno in una situazione di grande difficoltà. Già in queste ore si registrano posizioni di protesta, non soltanto atteggiamenti e comportamenti.

Vogliamo sottolineare che il decreto-legge al nostro esame è stato fortemente migliorato durante l'esame al Senato, sulla base di una forte sollecitazione che abbiamo fatto e faremo anche questa mattina, con riferimento alla proposta del Governo. Tuttavia, si tratta di un miglioramento che, all'interno di un quadro abbastanza rigido (la questione principale, infatti, è la restituzione delle somme), non può essere in grado di garantire e di rilanciare questo settore. Si tratta della

restituzione di migliaia di euro per ogni titolare di azienda (sono circa 1.800 miliardi di lire, un miliardo di euro rispetto al complesso delle risorse e delle somme che devono essere restituite).

Credo che questo problema apra una forte crisi in questo comparto. Rendendoci conto di questa rigidità e del fatto di partire da un atto dovuto, non è in discussione la restituzione dei contributi, ma — com'è stato detto — il meccanismo attraverso il quale si arriva a questa restituzione. Nonostante gli apprezzabili miglioramenti apportati al Senato, avremmo voluto che la rateizzazione fosse più ampia. Si poteva e si può ancora fare. Ciò che, invece, consideriamo grave, signor Presidente, onorevoli colleghi, è che il Governo aveva tutto il tempo (abbiamo preso atto degli impegni assunti dal sottosegretario Letta e dal ministro Buttiglione) di procedere a misure di alleggerimento, di carattere compensativo, che, in qualche modo, riducessero il danno economico per queste aziende e per il settore.

Del resto, la restituzione di queste risorse va a far parte di un unico capitolo e, quindi, si traduce in un'entrata per lo Stato, sulle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'importo complessivo è di un miliardo di euro e da tale somma si poteva e si deve partire per individuare misure e strumenti di intervento. Ma il ministero, da questo punto di vista, è stato latitante, forse perché ha ritenuto che si trattasse soltanto di un problema di compensazione economica ovvero che la questione sarebbe stata risolta attraverso le iniziative del ministro Buttiglione. Di fatto, oggi, il ministero si troverà a fare i conti con una tensione ed una crisi del settore estremamente significative. La verità è che, come sempre, il ministro Lunardi è preso dai grandi processi, dalle grandi progettazioni, ma non si occupa dei problemi del trasporto del nostro paese.

Il Governo non prende alcuna iniziativa: non ha convocato nemmeno i rappresentanti del settore, i quali hanno ripetutamente chiesto, in modo unitario, di pervenire, d'intesa, all'individuazione di

strumenti compensativi utili e necessari, mentre l'assenza di qualsiasi ipotesi di intervento compensativo sta determinando una crisi che si rifletterà, sostanzialmente, sul sistema paese. Il fatto che, ieri, un emendamento dell'Ulivo in ordine alla riduzione dell'IRAP per questo settore sia stato respinto aggrava la situazione. Poteva essere un'occasione per avviare il discorso delle misure di carattere compensativo. Ora si rischia di tornare alla paralisi dell'autotrasporto!

Sollecitiamo il Governo a prendere un'iniziativa precisa e a convocare i vertici di tutte le organizzazioni dell'autotrasporto, come queste hanno unitariamente chiesto. Il comparto non è in grado, per debolezza patrimoniale ed imprenditoriale di una parte prevalente delle imprese, se non della totalità di esse, di reggere all'urto dell'esecuzione delle sentenze comunitarie che impongono il recupero del *bonus* concesso per gli anni 1992-1994, mentre la sua capacità competitiva risulta compromessa dai costi di esercizio più alti, relativamente a molte importanti voci, rispetto a quelli sopportati dai competitori dei principali paesi dell'Unione europea, dei quali, non a caso, si registra una forte presenza sul nostro mercato (al punto che si potrebbe parlare di una vera e propria offensiva da essi lanciata alle nostre imprese). In queste condizioni, con l'accennato aggravio di spese e di esborsi, il settore non sarà in grado di reggere se non saranno presi, prontamente, interventi di carattere compensativo.

I provvedimenti urgenti sono l'ampliamento degli stanziamenti, provvedimenti agevolativi nel campo dei pedaggi autostradali, gli sconti assicurativi, l'ammissione delle spese non documentate, la decontribuzione del lavoro improduttivo. Si tratta, peraltro, di misure che fanno già parte di un pacchetto di proposte avanzate dai rappresentanti del settore, il quale ha urgente bisogno di misure strategiche e di interventi decisi e qualificati.

L'ampiezza delle difficoltà crea una condizione estremamente preoccupante e difficile. È necessario intervenire in modo strategico se vogliamo competere con gli

altri paesi europei e, nel contempo, vogliamo operare in conformità alla normativa vigente, anche per non ritrovarci, poi, a dover prendere provvedimenti che potrebbero essere impugnati. Occorrono interventi coerenti con il piano generale dei trasporti.

Vi è un piano generale dei trasporti, al quale non si fa mai riferimento in ordine ai diversi settori di intervento. Allora, noi vogliamo sollecitare chi governa perché non soltanto adotti rapidamente un'iniziativa per la convocazione delle parti, ma anche individui le misure compensative e utilizzi il prossimo documento di programmazione economica e finanziaria per far rientrare questo settore all'interno degli obiettivi strategici della politica programmatica e dell'azione finanziaria del Governo. Non vorremmo trovarci, signor Presidente, sottosegretario di Stato, tra pochi giorni, di fronte ad una mobilitazione del settore o magari sentire il Presidente Berlusconi dire che sono i soliti comunisti, che sono i soliti sindacati. Questo settore, questa categoria, registra oggi un'unità, rispetto alle proprie posizioni e alle proprie indicazioni, che va dalla Confindustria al singolo padroncino. Ecco, noi riteniamo che, qualora questa assenza di iniziativa del Governo e i bagliori ai quali abbiamo accennato continuassero, con le proteste che si trasformeranno sostanzialmente nel blocco dell'autotrasporto e che ricadranno sul sistema paese, sia chiaro fin da questo momento, se tutto questo avverrà, sarà a causa della latitanza e dell'assenza del Governo in questo settore. Noi ci auguriamo che questo non avvenga e auspichiamo un'iniziativa pronta del Governo, per dare una risposta a questo settore (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la politica dei trasporti e della logistica ha bisogno, per comune convinzione, di una capacità di

programmazione della complessità e di una visione strategica, che, dopo l'approvazione nel marzo 2001 del piano generale dei trasporti, noi non abbiamo più ritrovato, né nello spirito né nella sostanza, nei comportamenti di questo Governo, ogni volta che ha affrontato i nodi fondamentali del settore e ogni volta che ha affrontato incroci significativi con le politiche di bilancio e di programmazione. In particolare, il comparto dell'autotrasporto — che rappresenta un comparto importante ma fragile, capace, nello stesso tempo, di grande flessibilità ma anche caratterizzato da una precarietà che lo espone costantemente ai venti delle fluttuazioni dell'economia e alla concorrenza internazionale — non è neanche citato, nemmeno una parola, anche solo per diplomazia concessione, nel documento di programmazione economica e finanziaria presentato lo scorso anno dal Governo. Noi dicemmo già allora che questa disattenzione lasciava colpevolmente trasparire una gravissima sottovalutazione dei problemi del comparto, una assoluta mancanza di orizzonte su questo terreno e che, visto che nel settore era a tutti noto che da tempo si addensavano nubi dense di tempesta e scadenze a cui non si sarebbe potuto sfuggire, questo atteggiamento sarebbe stato foriero di molti guai. Ebbene, ad una visione complessiva e strategica si è preferito supplire con provvedimenti parziali, caso per caso, a cominciare, nel luglio scorso, da quel provvedimento con il quale sono stati rinviati molti problemi e molti appuntamenti. Quindi, abbiamo assistito a piccole proroghe, interpretazioni autentiche sulle tariffe applicabili, al tentativo di una sorta di *captatio benevolentiae* degli interessati del comparto, un lisciare il pelo che evitava di affrontare nodi aspri, che non si sarebbero poi potuti evitare, e che andavano invece inseriti, per una più accettabile soluzione, in un quadro di politiche di riforme, di incentivazione, di sostegno al settore, che rendessero anche i provvedimenti più amari e più impopolari parte di un percorso chiaro e condiviso di

rafforzamento competitivo del comparto nel quadro di un rin vigorimento competitivo dell'intera economia nazionale.

Già allora ricordammo che esisteva il problema del *bonus* fiscale da restituire e che sarebbe stato meglio farlo all'interno di una politica organica; sarebbe stato meglio non illudere la categoria della improbabile possibilità di evitare gli scogli e guidarla in una navigazione più di alto mare, dove al piccolo cabotaggio senza respiro si potesse sostituire un orizzonte più lungo o un fiato meno corto. Ci fu risposto, ancora nel febbraio scorso, da voci autorevoli del Governo, di non disturbare il nuovo manovratore; che ci stava pensando, appunto, il nuovo Governo e che ci stava pensando appunto perché nuovo, con la solita euforia di chi pensa che il mondo ricominci con lui. Ci fu risposto che erano state raggiunte intese con gli autotrasportatori verso i quali sarebbero stati mantenuti gli impegni patuiti ed ai quali invece, purtroppo, erano state distribuite, a piene mani, con generosa avventatezza, anche illusioni revansciste sulla possibilità di eludere i provvedimenti della Commissione europea e le sentenze della Corte di giustizia. In realtà, da 11 mesi a questa parte, si è menato, colpevolmente, il can per l'aia, solleticando velleitariamente la balzana idea che si potesse evitare di pagare.

In questo esercizio rassicurante, gravido di irresponsabilità, si è particolarmente distinto, come già molti colleghi hanno detto, il ministro Tremonti, che prima ha emanato una circolare fantasma (un pezzo di carta taciuto e mai inviato agli autotrasportatori, buono solo per utilizzarlo a Bruxelles, forse per dimostrare la diligenza del Governo italiano negli adempimenti degli obblighi di recupero del *bonus*) formulata dall'Agenzia delle entrate e poi congelata che, tuttavia, ha rappresentato, in quel momento, un elemento di chiarezza perché faceva, comunque, giustizia nel segreto del cervello del ministro, dell'idea, diffusa a piene mani, della prescrittibilità del *bonus*. Poi, caduta questa illusione, ci si è attaccati alla possibilità immaginaria, ma da qualcuno im-

maginata, di evitare il recupero per l'impossibilità tecnica dell'operatività da parte degli uffici delle entrate.

Questo gioco delle tre carte, questo illusionismo da baraccone è censurabile in sé, ma lo è ancor di più nella misura in cui ha contribuito a perdere tempo e ad arrivare con l'acqua alla gola e col fiato corto nel vicolo cieco e nell'angolo stretto di oggi, di questo provvedimento, crudo nella sua inevitabilità ma scarno nell'assenza di lenimenti che potrebbero renderlo più accettabile.

Il ministro Tremonti è stato in buona compagnia nel circo degli illusionisti: il suo collega Buttiglione si dichiarò, ad un certo punto, fiducioso, all'80 per cento, di poter strappare a Bruxelles un salvacondotto (chissà perché l'80 e non il 90 o il 50 per cento; chissà quale calcolo delle probabilità è passato nella mente filosofica del ministro, quale ispirazione epistemologia presiede a queste contabilità da massai). Lo stesso sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, onorevole Letta, dal canto suo ha, per molti mesi, sparso miele ed ha dettato la sua tranquillizzante ricetta dichiarando che, per ora non piove, e, se poverà, apriremo l'ombrello. Ebbene, ora piove, ma l'ombrello che il Governo ha aperto con questo decreto-legge è palesemente bucato, lacerato, fa acqua da tutte le parti, nonostante il lodevole sforzo fatto dalle opposizioni al Senato per mettere delle pezze qua e là.

L'ombrello, per come lo intendiamo noi, per come lo intendono le categorie degli autotrasportatori, si dovrebbe comporre e dovrebbe innervarsi su una reale, concreta, sostanziale volontà del Governo di fornire subito, contestualmente al recupero del *bonus*, risposte positive al settore riguardo alle non più rinviabili ed eludibili esigenze di riduzione dei propri costi e di rilancio della propria competitività. Senza interventi di questa natura il settore non potrà sopportare l'urto dell'esecuzione delle sentenze comunitarie e del recupero del *bonus*, vuoi per la debolezza patrimoniale e imprenditoriale di larga parte della platea degli autotrasportatori, vuoi perché poco competitivo per gli

alti costi di esercizio rispetto ai concorrenti dei principali paesi dell'Unione europea, vuoi per le condizioni infrastrutturali e regolamentari che penalizzano il settore stesso.

Peraltro, quei famosi patti assunti nel protocollo d'intesa del 6 novembre 2001 andrebbero onorati. In realtà, dei venti punti che componevano quell'intesa, allo stato delle cose due soli sono stati assolti. Se non si fosse perso tempo a trastullarsi nell'idea di poter dribblare l'ostacolo del *bonus*, forse sarebbe stato possibile avere oggi un provvedimento più ricco ed articolato, che contenesse — o vedesse affiancarsi — una serie di misure che avrebbero reso più accettabile e sopportabile l'esecuzione della restituzione: per esempio, l'ampliamento degli stanziamenti per il settore per leggi già in vigore (i pedaggi, gli sconti assicurativi, le spese non documentate, le trasferte), alcune misure fiscali (lavorando sull'IRAP, il sostegno ai consorzi fidi, il sostegno all'intermodalità, alla formazione, all'innovazione), l'anticipazione del gasolio professionale in ambito europeo (con uno sforzo che il Governo dovrebbe fare in modo più efficace in questi mesi).

Vi è poi la questione, già ricordata da altri, dei valichi, con le chiusure reiterate e continuate, la crescita abnorme dei pedaggi di transito, la questione degli ecopunti che limitano l'attraversamento e la circolazione in Austria. Si sussurra che tale questione sia stata scambiata a Laeken con un possibile sostegno a Parma quale sede per l'autorità per la sicurezza alimentare. Noi questa affermazione l'abbiamo già fatta più volte in aula, e non è mai stata smentita.

Oggi tutte queste politiche, questi impegni, questa ricchezza di intenti, questo respiro nell'azione del Governo, non li vediamo, e non può neppure essere cosa che viene promessa per domani, per un domani più o meno lontano, perché tutti capiamo che c'è bisogno di contestualità, di tempestività. Ce ne è bisogno non perché lo diciamo noi, ma perché ciò è necessario se si vuole aggirare la boa di questo provvedimento impopolare tenendo

bassa la tensione ed il conflitto sociale che rischiano di scatenarsi; ce ne è bisogno se si vogliono evitare, cosa che non so se a questo punto sarà ancora possibile, gli stati di agitazione, le manifestazioni, le iniziative della categoria, che rischiano nei prossimi giorni e nelle prossime settimane di bloccare e paralizzare il paese.

Voglio concludere con una domanda: questo Governo, che si è dimostrato fino ad oggi assai efficace nel produrre e generare i conflitti, quasi facendo del provocare conflitti una linea consapevole e dichiarata, saprà avviare un'iniziativa volta invece ad attenuare i conflitti e a generare pace sociale, dando eventualmente, in fase di esecuzione di questo provvedimento, dimostrazione di serietà, cercando di accompagnare ogni possibile ulteriore gradualità nell'esecuzione del decreto con la serietà fino ad oggi non dimostrata né verso gli autotrasportatori né verso l'Unione europea? Credo che a questo punto spetti al Governo l'onere di una risposta che finora non è pervenuta.

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

PIERLUIGI MANTINI. Signor Presidente, come è stato ricordato, ci troviamo dinanzi ad un provvedimento dovuto a seguito di condanne da parte della Corte di giustizia europea e all'espressione di pareri motivati. In realtà, non è il primo né l'unico caso di contrasto tra le politiche del nostro paese (anche sotto Governi diversi) ed i principi che presiedono alla concorrenza e allo sviluppo dei mercati in sede comunitaria. Tuttavia, anche in questa circostanza, bisogna evidenziare che, seppur nell'ambito di un provvedimento necessitato, questo Governo ha fatto assai poco per pervenire a soluzioni più convincenti.

Ci troviamo dinanzi ad una misura che — come è stato illustrato sia nel dibattito al Senato sia in quello sin qui svolto alla Camera — determina un notevole danno alla categoria degli autotrasportatori, mentre è ovvio che si sarebbe dovuta adottare una politica di mitigazione di questo danno, secondo un disegno coerente.

Esaminando la decisione della Corte di giustizia europea, si può constatare che le ragioni che hanno portato alla condanna non sono apodittiche. Mi riferisco, in particolare, non solo alle argomentazioni concernenti i contributi che hanno avuto una valenza distorsiva della concorrenza, ma anche a quelle usate dalla Corte con cui si ricorda che l'uso degli aiuti di Stato è ammesso (e molti nostri comparti produttivi industriali e dei servizi, fortunatamente, ne utilizzano una buona parte) ma è subordinato a certe condizioni. Tali aiuti sono ammessi, ad esempio, quando sono finalizzati a piani di ristrutturazione e di risanamento, quando vi è una capacità eccedentaria (come spesso accade, di fatto, nel campo nell'autotrasporto), quando sono finalizzati ad un risanamento o ad un cambiamento in termini di riequilibrio, quando sono localizzati in aree specifiche del paese (come gli aiuti per i fondi strutturali nel Mezzogiorno) e così via.

Vorrei sottolineare che già nella motivazione della sentenza di condanna della Corte di giustizia erano contenute indicazioni in positivo, per far sì che l'adeguamento da parte dell'Italia non fosse solo una forma di adempimento ad una sentenza di condanna e, quindi, ad una misura di tipo sanzionatorio, ma rispondesse a sacrosante e fondamentali obiezioni con una risposta articolata, proprio perché tutti riteniamo fondamentale il principio di tutela della concorrenza e di libero sviluppo dei mercati.

Tutto ciò è mancato per le ragioni già ricordate dai colleghi e oggi ci troviamo ad esaminare un provvedimento che dispiega sulla categoria tutto il suo negativo e pesante effetto.

Come è stato detto, sono mancate misure per ampliare stanziamenti e provvedimenti, in parte già esistenti ed in vigore, a favore di questo settore: mi riferisco ai pedaggi autostradali, agli sconti in materia di assicurazione, alle spese non documentate in trasferta e lo stesso vale per il già richiamato discorso dell'IRAP; tutto ciò anche al fine di produrre una parziale decontribuzione del lavoro improduttivo. Inoltre, è mancata completamente qualun-

que misura in termini di sviluppo dell'intermodalità e anche di sostegno e finanziamento al rinnovo dei parchi per gli automezzi, naturalmente, in una logica di minore impatto ambientale.

L'adozione di misure dedicate al trasporto, ma in sostanza inserite nel capitolo concernente la tutela dell'ambiente, sarebbe stata la risposta più logica, più pertinente e più proficua per il paese e non in contrasto con le censure della Corte di giustizia. Tutto ciò è mancato e, probabilmente, ancora una volta, si è immaginato che interessi economici settoriali, tutela del principio della concorrenza, tutela dell'ambiente e rispetto dei principi europei siano in antitesi.

Questo Governo ha più volte dato prova di ritenere che per difendere una categoria o un interesse si debbano violare le direttive o si debba andare contro l'Europa, quell'Europa che introduce il tasso minimo di pedofilia o altre amenità che sentiamo.

Una politica di Governo responsabile dovrebbe avere come punti fondamentali sempre — dunque, anche in questo caso — il sostegno e lo sviluppo di un settore fondamentale come quello dell'autotrasporto, l'ammodernamento del paese attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, la tutela dell'ambiente e la tutela del principio di concorrenza e di non sviamento dalla *par condicio*. Tale politica di Governo, anche in questo caso, è mancata. È per questo che voteremo contro.

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

PIETRO TIDEI. È stato già detto molto a proposito del provvedimento con il quale la Commissione europea ha stabilito l'illegittimità delle erogazioni a favore degli autotrasportatori avvenute tra il 1992 ed il 1994 attraverso varie azioni, l'ultima delle quali risale al 24 novembre del 2000, attivando necessariamente la procedura di infrazione a carico del nostro paese. Tali vicende erano note a tutti: lo avevamo già detto e lo avevamo denunciato in più occasioni. Oggi siamo qui a prendere atto

che la procedura di recupero appare, anche se necessaria, difficoltosa, vuoi per la natura del credito da recuperare (patrimoniale e pecuniario), vuoi per il tempo ormai trascorso dalla sua stessa erogazione. Sono trascorsi, infatti, otto-dieci anni: immaginiamo di andare, oggi, a chiedere ad un autotrasportatore la restituzione di somme percepite otto-dieci anni fa ed immaginiamo cosa sicuramente succederebbe.

Il sistema dell'autotrasporto è in grande difficoltà. Si tratta di un sistema complesso — come è stato detto — in cui nel corso dei decenni si è sempre privilegiato, per note ragioni, il trasporto su gomma a danno di quello su ferro e marittimo, rinunciando, a proposito di quest'ultimo, a sfruttare le enormi potenzialità offerte da un paese come l'Italia in cui le vie d'acqua sarebbero state davvero le nostre migliori autostrade. Avendo rinunciato nel passato ad una moderna e razionale politica dell'intermodalità, nonostante gli encomiabili e grandi sforzi degli ultimi cinque anni con il piano generale dei trasporti e della logistica, le cosiddette autostrade del mare, ed i forti investimenti sulle infrastrutture portuali, ci troviamo, oggi, ad affrontare una situazione di enorme confusione e di grande sperequazione.

Oggi è evidente l'esigenza di colmare non solo il divario fra nord e sud attraverso una rete di trasporto moderna, efficiente e razionale, ma anche quella di una vera interconnessione con l'Europa ed il suo processo di allargamento ed integrazione. Dobbiamo purtroppo registrare, dopo quasi un anno di Governo di centrodestra, che la situazione sta facendo visibili passi indietro vuoi per l'assenza di una strategia globale nel settore dei trasporti, vuoi perché non vi è in atto alcun tentativo serio di riequilibrare i vari sistemi di trasporto attraverso una politica di investimenti nelle ferrovie, nel trasporto aereo ed in quello marittimo. La beffa dei 100 mila miliardi di investimenti nelle infrastrutture è sotto gli occhi di tutti con la conseguenza che il 2002 passerà inutilmente in attesa, forse, che nella legge