

finanziaria per il 2003 il Governo, anziché fare proclami, si decida finalmente a stanziare risorse vere.

È evidente che il sistema dell'autotrasporto, cresciuto così abnormemente, sia oggi caratterizzato da una grande fragilità e, soprattutto, sia esposto alla concorrenza internazionale, probabilmente più efficiente e competitiva del nostro sistema.

Si tratta di un settore totalmente ignorato dal Governo nel documento di programmazione economico-finanziaria e, in sintesi, non c'è alcun piano strategico di rilancio, di sostegno e di razionalizzazione del settore. L'unica cosa — è questo il punto nodale dei nostri interventi — che questo Governo riesce ad immaginare per il settore dell'autotrasporto è richiedere agli autotrasportatori — che sono, purtroppo e ancora, la spina dorsale del nostro sistema — la restituzione di somme percepite dieci anni fa a titolo di crediti di imposta.

Questa è l'unica risposta che il Governo sa dare ad un settore profondamente in crisi ed in difficoltà: francamente è un po' poco per un sistema che, ancora oggi, trasporta le sue merci all'82 per cento su strada e, quindi, la quasi totalità del trasporto delle merci avviene sulla stessa. Pur comprendendo le ragioni di necessità, a fronte della procedura di infrazione aperta dalla Commissione europea, ci saremmo francamente aspettati ben altro da un Governo che in campagna elettorale si è presentato con lo *slogan* « cambieremo profondamente il paese ».

In questi mesi ci siamo, invece, visti presentare soltanto qualche proroga e qualche briciola. Ad esempio, nel trasporto aereo — dopo i fatti dell'11 settembre che hanno prostrato la nostra economia legata a questo importantissimo settore — non si è riusciti ancora a presentare in Parlamento un'organica riforma nel settore né un piano strategico capace di rilanciare le sorti di un'azienda che, ricapitalizzata in ritardo — e vedremo se così sarà —, viene lasciata nella più totale incertezza sul proprio futuro, visto che il

Governo ha dichiarato che l'azienda rimarrà in mani pubbliche sino al 2003 e dopo quella data buio fitto.

Considerando che in questo settore, tra vettori, compagnie aeree, operatori aeroportuali, turistici e commerciali, indotto, nel suo complesso lavorano centinaia di migliaia di lavoratori, non mi pare che questa assenza di strategia lasci ben sperare per il prossimo futuro. In questo settore abbiamo una compresenza spesso conflittuale di più disegni, come quello della commissione Riggio, il rapporto Romani e le dichiarazioni del Governo: mi pare che di confusione ce ne sia già abbastanza e mi auguro che la fitta nebbia che regna in questo settore si diradi al più presto, anche se, purtroppo, dobbiamo constatare che, da questi primi passi, non mi pare che ci siano molte speranze.

Ma rimanendo al provvedimento in questione — come hanno già avuto modo di sostenere il collega Raffaldini ed altri in diverse occasioni — abbiamo sollevato più d'una volta il problema del *bonus* e di quello che si sarebbe verificato a livello europeo: non è una novità, lo stiamo denunciando da quasi un anno. Il Governo, di fronte alle nostre sollecitazioni, in più occasioni ha sostenuto che il problema degli autotrasportatori non si sarebbe posto — e qui sorge la contraddizione tra il Governo e gli atti che oggi stiamo per approvare —, che gli autotrasportatori sarebbero stati sicuramente tranquillizzati e che agli stessi sarebbe stato dato ciò che era stato pattuito. Addirittura, il Governo ha avuto modo di dire che non avrebbe esposto la categoria degli autotrasportatori ad una Waterloo — e lo diceva già Raffaldini — nei confronti della Commissione europea, per costringerla poi a mettersi in ginocchio di fronte a provvedimenti sbagliati.

Parole sante quelle del Governo e del sottosegretario Contento formulate poche settimane fa, peccato però che, alle parole, poi non siano seguiti i fatti concreti. Addirittura, invece, il ministro Tremonti ha emanato una circolare fantasma, con la quale dimostra a Bruxelles la volontà del Governo di recuperare le somme illegitti-

mamente erogate agli autotrasportatori. Si tratta della solita politica e del solito gioco delle tre carte: da una parte, il Governo firma un patto con gli autotrasportatori, questi ultimi escono contenti da quella riunione, e dà loro garanzie non solo sul *bonus* ma anche su altri provvedimenti a sostegno; dall'altra però, guarda caso, l'esecutivo — in questo caso il ministro Tremonti — smentisce palesemente se stesso ed ignora le promesse fatte agli autotrasportatori, con la sola differenza della modalità di comunicazione.

La prima, vale a dire quella delle promesse, è stata diffusa con grande evidenza sulla stampa nazionale e soprattutto dalle categorie degli interessati: le solite promesse elettorali e demagogiche. L'altra, quella del recupero, è stata tenuta segreta e notificata soltanto agli organismi competenti dell'Unione europea. Lo stesso ministro Tremonti ebbe modo di assicurare sull'avvenuta prescrizione dicendo, addirittura, che sarebbe stato impossibile recuperare tecnicamente questi fondi per la ormai irrecuperabile prescrizione.

Non credo che questo sia stato un comportamento corretto e trasparente. Se poi consideriamo — e, in questo caso, la cosa è ancora peggiore — che decreti di aiuto alle imprese di trasporto furono firmati, nel periodo 1992-1994, dai ministri Bernini, Costa, Fiori e Tremonti, è ovvio che il comportamento appare ancora più sconcertante. Non vi è stata neanche la dignità di sostenere e difendere coerentemente i propri provvedimenti. Eppure, di occasioni di recupero questo Governo ne ha avute tantissime ma, in 12 mesi, non ha trovato il tempo per recuperare gli effetti di una situazione che il nostro gruppo, da mesi, sta con forza denunciando.

Cosa dirà ora il Governo agli autotrasportatori? Siamo veramente curiosi di saperlo e mi auguro che, oggi, il sottosegretario Mammola abbia la possibilità di farci sapere cosa dirà agli autotrasportatori i quali, dopo essere stati più volte rassicurati dal Governo, l'unica cosa che otterranno sarà il rimborso di 2 mila miliardi di lire.

Cosa dirà il ministro Buttiglione agli autotrasportatori, ai quali egli stesso disse di essere fiducioso all'80 per cento? Cosa dirà agli autotrasportatori il sottosegretario Letta, che non perse occasione per tranquillizzarli, dicendo testualmente: ora non piove e se piovierà apriremo l'ombrello?

Vorrei far presente al sottosegretario Mammola che oggi piove, che con questo provvedimento piove e che l'ombrello francamente non lo vediamo! Non solo l'ombrello è bucato, ma non lo vediamo affatto, nonostante si tratti di 2 mila miliardi di lire.

Probabilmente, oggi, il sottosegretario Mammola viene qui senza colpe, semplicemente per sostenere le ragioni di un provvedimento che altri sopra di lui avrebbero potuto se non evitare, perlomeno accompagnare ad altri provvedimenti che ne avrebbero determinato un minor peso e minori conseguenze drammatiche per gli autotrasportatori.

Riteniamo che ciò sia grave. Si tratta di un maledetto imbroglio ai danni di migliaia di autotrasportatori, molti dei quali — come diceva il collega Susini — rischiano di chiudere la propria azienda, dunque di fallire.

Dunque, approvate un provvedimento che appare dovuto e a ciò vi limiterete, mentre non avete posto in essere tutti quei provvedimenti a sostegno come, da mesi, insistentemente stiamo chiedendo.

Vi chiediamo ancora, per l'ultima volta, di aprire finalmente questo tavolo di lavoro tra Governo e parti sociali, al fine di individuare soluzioni adeguate a reggere l'urto delle esecuzioni delle sentenze comunitarie di recupero del *bonus* fiscale 1992-1994. Chiediamo al Governo dove siano finiti i 20 punti sottoscritti dallo stesso esecutivo nei confronti degli autotrasportatori, gli stanziamenti adeguati, gli ecopunti, il costo eccessivo dei carburanti, il grande divario di spese di esercizio tra le imprese di autotrasporto italiane e quelle europee nonché il progetto organico di sviluppo e di innovazione dell'intero settore.

Con i nostri emendamenti abbiamo cercato di migliorare, almeno in parte, il provvedimento, di limitarne gli effetti che saranno pesantissimi sull'economia dell'autotrasporto e di renderlo meno gravoso e, soprattutto, meno dirompente attraverso dilazioni di pagamento ed altre iniziative. Tuttavia, ciò non basta.

In conclusione, se questo decreto-legge non si accompagnerà ad un provvedimento sostanzioso e compensativo ma, soprattutto, ad un piano organico di risanamento e di rilancio dell'intero settore, capace di reggere l'urto della concorrenza europea, favorendo il processo di integrazione europea, l'eliminazione del divario tra nord e sud e lo sviluppo di una moderna rete intermodale di trasporto veramente all'altezza dei tempi, il Governo — come abbiamo già detto — avrà dimostrato ancora una volta di aver fatto soltanto chiacchiere e promesse inutili e di non essere stato minimamente capace di affrontare con serietà e con coraggio una questione che è determinante e decisiva per l'economia del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi siamo lieti della presenza del sottosegretario di Stato Mammola. Signor sottosegretario, come lei sa, durante la discussione sulle linee generali tenutasi qualche giorno fa, era presente in aula un suo collega che non aveva molta attinenza con il tema dei trasporti e che le avrà sicuramente riferito dell'articolato dibattito che si è svolto. Siamo ben felici di poter discutere insieme a lei, che segue questo settore, gli emendamenti che il Parlamento ha presentato. Dico il Parlamento perché, affinché non sembri che qui si voglia fare ostruzionismo, vogliamo ricordare che gli emendamenti non sono frutto del lavoro dell'opposizione.

Inizialmente, gli emendamenti sono stati presentati dalla maggioranza: noi eravamo abbastanza disponibili a discutere senza fare ostruzionismo, lasciando al Go-

verno e alla maggioranza la responsabilità intera di penalizzare settore dell'autotrasporto. Spiegherò più avanti le ragioni della nostra contrarietà. Poiché una parte consistente della maggioranza — e mi riferisco agli amici e colleghi della Lega nord — ha presentato emendamenti, noi non abbiamo potuto fare finta di niente, lasciandoci sorpassare a sinistra dalla Lega nord o da una parte consistente della Casa delle libertà. Pertanto, visto che l'ostruzionismo è cominciato dalla maggioranza, noi abbiamo soltanto — come dire — continuato il lavoro di Gibelli e di altri colleghi che intervengono certamente non per fare ostruzionismo — su questo c'è la buona fede — ma per migliorare il provvedimento.

Quindi, gli emendamenti proposti dai colleghi Stradiotto, Raffaldini, Ruzzante e Duca — e, dunque, dal centrosinistra nel suo complesso — non vanno nella direzione dell'ostruzionismo, come qualcuno ha pensato in quest'aula, ma tendono a migliorare il testo. Poiché crediamo che in Parlamento sia possibile svolgere un lavoro finalizzato alla crescita e al miglioramento qualitativo dei testi legislativi, ci permettiamo di presentare qualche emendamento. Vedo che qui si va avanti a volte a colpi di maggioranza, a volte a colpi di decreto-legge, a volte a colpi di delega legislativa, lasciateci almeno la possibilità di discutere nel merito su alcuni problemi.

Pertanto, sottolineiamo le incongruenze di questo Governo: abbiamo apprezzato la relazione del collega Mantini il quale ha cercato di rivestire in maniera qualificata, con la sua relazione, un provvedimento che è stato fatto all'ultimo secondo. Signor sottosegretario, come lei sa, il Governo, dopo aver rassicurato tutte le associazioni dell'autotrasporto sul fatto che non ci sarebbe stato alcun problema per quanto riguarda le cosiddette multe, si è trovato, invece, di fronte alla rigidità doverosa, dovuta, obbligata da parte dell'Unione europea. Pertanto, il Governo ha dovuto mettere in piedi, in quattro e quattr'otto, un decreto-legge che, come reca lo stesso titolo, deve ottemperare agli obblighi comunitari in materia di autotrasporto.

Cosa dico al Governo? Dico che questo è un Governo che si limita a gestire l'esistente. Mi ricordo quando, in campagna elettorale, questa maggioranza e l'attuale Presidente del Consiglio dei ministri, allora leader della Casa delle libertà, hanno fatto molte promesse, immaginando di governare il paese con un grande orizzonte davanti a loro, attraverso grandi trasformazioni, con grande capacità di governare, di liberalizzare, di fare chissà quante cose.

Poi ci troviamo di fronte a provvedimenti importanti, come quello dell'autotrasporto (perché voi sapete che, vista la lunghezza del nostro paese, sicuramente l'autotrasporto svolge un ruolo rilevante), e il Governo, che si proponeva ambiziosi progetti e che proponeva agli italiani di raggiungere un orizzonte vasto, si trova ora a dover discutere di un decreto-legge senza occuparsi del tema dell'autotrasporto.

Noi avremmo preferito, come dicono gli emendamenti di cui stiamo discutendo, che ci fosse un provvedimento di accompagnamento che dimostrasse la buona volontà di questo Governo nei confronti del settore dell'autotrasporto. Infatti, non si può *sic et simpliciter* dire agli autotrasportatori « noi ottemperiamo gli obblighi che ci vengono imposti dalla Comunità europea, poi dopo vedremo »: bisogna dare a questa categoria di lavoratori un po' di prospettiva. Sarebbe stato opportuno da parte del Governo che fosse stato adottato un provvedimento analogo (magari anche un disegno di legge) che desse al settore alcune garanzie e un po' di prospettiva. Ritengo che se si fosse potuto intervenire sul contenimento del costo dei carburanti, come hanno detto altri colleghi precedentemente, questa avrebbe potuto essere un'azione politica del Governo. Invece, nulla di tutto ciò. Ci risulta, almeno fino a due giorni fa (non so se le cose sono cambiate), che il Governo non ha ancora convocato le categorie dell'autotrasporto — poi il sottosegretario ai trasporti potrà rispondere — o, almeno, non so se è vero che il Governo non l'abbia ancora fatto.

Tuttavia, se il Governo rispetto alla drammatica situazione di cui soffre il settore dell'autotrasporto, non si degnava nemmeno di convocare le categorie e le associazioni maggiormente rappresentative per discutere di questo problema, vuol dire che intende mortificare e penalizzare questa categoria di lavoratori. Allora, una volta con l'articolo 18 si vogliono mortificare i lavoratori dipendenti, un'altra volta con questo provvedimento si vogliono mortificare i lavoratori dell'autotrasporto: mi pare che qui non ci sia attenzione verso chi lavora e verso la dignità di coloro che cercano di dare il loro contributo personale alla crescita di questo nostro paese. Lo dico perché questo è un Governo che ha fatto molte promesse e, visto che ormai siamo alla scadenza dell'anno in cui avete vinto le elezioni, voglio capire se ci sia qualcosa di concreto oppure se siano tutte parole.

Per questo motivo, ci siamo permessi di presentare alcuni emendamenti, sempre sulla base di quanto fatto dal collega Gibelli (che è della maggioranza), perché sicuramente non potete dire che il collega Gibelli ha presentato gli emendamenti per fare ostruzionismo. Noi ci siamo messi proprio sulla scia del collega Gibelli, per cui stiamo discutendo in maniera pacata di alcune osservazioni che si intendono svolgere su questo importante provvedimento.

I governi del centrosinistra hanno affrontato in maniera degna l'intero tema dell'autotrasporto proponendo una serie di provvedimenti di sostegno al settore. Lei, onorevole Mammola, nella precedente legislatura era all'opposizione, era membro della Commissione trasporti e avrà visto la bontà delle cose fatte dai governi di centrosinistra in materia di autotrasporto.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*.
...una roba!

RENZO LUSETTI. Quindi, non le sarà sfuggita sicuramente la deducibilità delle spese di trasferta dei dipendenti; sicuramente non le sarà sfuggito, quand'era

parlamentare dell'opposizione, l'innalzamento degli importi previsti a titolo di deduzione fortettaria delle spese non documentate per le imprese minori autorizzate al trasporto merci per conto terzi. Siccome voi siete i paladini di questo settore, voglio capire perché non teniate conto di queste cose e perché non diate atto ai governi del centrosinistra di un importante lavoro fatto in questo settore. Poi lei sa benissimo che la legge del 1999 in qualche modo proponeva la riduzione delle accise sul gasolio per autotrazione. Sono provvedimenti che hanno dato l'idea di come il centrosinistra abbia voluto affrontare il tema dell'autotrasporto e dell'attenzione che il centrosinistra ha nei confronti dei lavoratori di questo importante comparto anche oggi che è all'opposizione.

Noi stiamo semplicemente cercando, onorevoli colleghi, di fare il nostro dovere, di tutelare una categoria che oggi è in difficoltà. Poi vi è anche chi fa riferimento agli anni 1992, 1993, 1994 e debbo dire che capisco anche l'obiezione, ma ricordo che nel 1994 vi era il Governo Berlusconi. Lo ricordo ai tanti democristiani presenti in aula appartenenti sia alla maggioranza sia all'opposizione, i quali erano presenti anche nel 1992 e nel 1993; cito l'onorevole Sanza per tutti, non so se in questo momento è presente in aula.

Con questo voglio dire che non si può fare facile polemica sulla data a cui risalgono questi obblighi comunitari. La polemica si fa sul lavoro che oggi non ha voluto fare o non è in grado di fare questo Governo, a tutela di un grande comparto come quello dell'autotrasporto.

Mi auguro che alcuni di questi emendamenti vengano approvati per il bene del settore dell'autotrasporto; noi però, poiché non ci fidiamo di questo Governo, di questa maggioranza, abbiamo messo le mani avanti e presentato anche qualche ordine del giorno, affinché almeno l'esecutivo — lo dico a lei, onorevole Mammola — possa accettarli e non accoglierli come raccomandazione (la solita pacca sulle spalle). Tali ordini del giorno debbono servire a dare l'idea, attraverso un loro

accoglimento pieno e non formale, che verso questo settore sussiste un interesse.

Noi quindi ci auguriamo che vi sia, innanzitutto, un atteggiamento positivo nei riguardi degli emendamenti per dimostrare che il nostro serio lavoro parlamentare — non ostruzionismo — possa essere accolto.

In secondo luogo, ci auguriamo vi sia una attenzione verso il comparto dell'autotrasporto così come dimostrano gli ordini del giorno presentati, che spero vogliate accettare. Comunque, ci auguriamo che almeno il dibattito serva affinché il Governo convochi le associazioni rappresentative del comparto (infatti non ho capito bene se le avete convocate oppure no); in ogni caso non si può mandare allo sbaraglio l'intero settore dell'autotrasporto. Speriamo che il dibattito serva — questa è l'ultima *chance* che vi diamo, anche se ne avete avute tante e consumate tutte, ma ormai l'anniversario si avvicina per voi, anche se la delusione è tanta — affinché ci si impegni ad adottare qualche provvedimento serio che dia un po' di respiro a questo settore, a questo comparto; in caso contrario ci vediamo costretti a portare avanti una forte polemica nei confronti del Governo, rispetto ad un settore che voi state pesantemente penalizzando e questo non è giusto.

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

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, credo sia arrivato il momento di aprire l'ombrello, per parafrasare le parole del sottosegretario Letta; la sensazione che si ha è che questo ombrello sia rimasto solo con le stecche e che stia arrivando la grandine.

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Oggi c'è il sole!

ROBERTO GIACHETTI. Come avrà notato, onorevole sottosegretario, ha piovuto

ancora in questi giorni. Credo, quindi, che al di là delle battute questa categoria si trovi in un momento molto difficile.

Voglio aggiungere solamente poche considerazioni ai tanti interventi che in modo così analitico e preciso hanno illustrato le ragioni dell'opposizione ed i criteri alla base di alcune proposte emendative che la stessa opposizione ha avanzato — come ricordava il collega Lusetti, ma ci tornerò tra qualche istante seguendo la linea anche di una parte della maggioranza —. Credo che, ancora una volta, signor Presidente, ci troviamo a dover affrontare un dibattito sulla base di provvedimenti urgenti, di decreti-legge. Da quando vi è questo Governo è successo molte volte di dover affrontare discussioni, dibattiti e voti su provvedimenti, come si dice, « blindati » e su provvedimenti di carattere, in qualche modo, eccezionale come i decreti-legge o le deleghe al Governo. Si può dire che questa volta, in qualche modo, possiamo avere la fortuna di non dover affrontare dibattiti su temi particolari come quelli sul falso in bilancio e sulle rogatorie internazionali ma, ahimè, signor Presidente, ci troviamo ad affrontare un provvedimento determinato dall'urgenza di adempiere a degli obblighi comunitari.

Ciò non toglie che ci troviamo di fronte ad una situazione di urgenza, signor Presidente, che, in questo momento, giustifica il decreto-legge, ma sappiamo perfettamente che, probabilmente, vi sarebbe stato il tempo, nonché le condizioni per affrontare questo argomento, non con l'urgenza determinata dalle poche ore che ci separano da una condanna; sarebbe stato necessario affrontare il problema nel momento giusto e nei modi giusti. Certo, signor Presidente, abbiamo perso otto mesi dietro alle spesso stravaganti ed errate convinzioni sulla base delle quali alcuni rappresentanti del Governo hanno tranquillizzato gli operatori, prima che il Parlamento, sul fatto che non vi sarebbero stati problemi.

I colleghi che mi hanno preceduto hanno ricordato le affermazioni del sottosegretario Letta, mentre altri, anche in

sede di discussione sulle linee generali, hanno ricordato quelle del ministro Tremonti che ci hanno rassicurato, e hanno rassicurato gli operatori sul fatto che non vi era da preoccuparsi perché, al riguardo, ci si dirigeva verso la prescrizione. Sappiamo perfettamente che, invece, ci troviamo a ridosso — e quanto a ridosso, signor Presidente! — di una decisione a fronte della quale è stato necessario che il Governo intervenisse attraverso lo strumento del decreto-legge.

La conversione del decreto-legge in discussione — lo hanno ricordato i colleghi che mi hanno preceduto — risponde alle necessità di dare esecuzione alle 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 dell'articolo 228 del Trattato della comunità europea. Questa è la realtà che ci troviamo a dover affrontare e la realtà — lo ripeto — che si trovano di fronte tanti operatori che, in queste ore, rischiano certamente anche per la loro attività.

Il problema dunque — come dicevamo, signor Presidente — è anche quello della forma e del contesto in cui questo provvedimento viene adottato.

Dopo dieci anni dalla decisione della comunità, credo sarebbe stato giusto e doveroso attendersi dal Governo una soluzione diversa da quella di carattere sostanzialmente, direi quasi, essenzialmente punitivo per le imprese dell'auto-transporto che — come noto — non hanno alcuna colpa o responsabilità se non quella di aver utilizzato legittimamente alcuni benefici di legge, nel pieno e assoluto rispetto della legalità.

Ci saremmo aspettati che il Governo approfittasse di questa occasione per presentare al Parlamento, alla Camera in questo caso (ma prima che in questa sede al Senato) un'iniziativa legislativa complessiva che, in qualche modo, intervenisse nel settore in modo più organico, magari con una maggiore tempestività.

Ciò non è impossibile, anche in attuazione delle direttive comunitarie; solo qualche ora fa infatti (nella giornata di

ieri) ha avuto luogo — mi pare che alcuni colleghi lo abbiano ricordato — la seconda parte dell'audizione in IX Commissione del ministro delle comunicazioni, onorevole Gasparri, il quale (ieri, al riguardo, alcuni colleghi sono anche intervenuti) ci ha informato del fatto che ha inteso utilizzare lo strumento della delega (in questo momento in discussione al Senato) per presentare un emendamento, approfittando della necessità di recepire alcune direttive della Corte europea. Ci ha spiegato (questa spiegazione ha fatto emergere anche qualche preoccupazione sull'effettivo intento del ministro dell'interno quanto agli interventi nel settore) che sarebbe stata l'occasione buona e giusta per introdurre alcune norme finalizzate al riordino della materia, al miglioramento ed al superamento di norme desuete; norme che fossero anche in grado di ridisegnare contorni migliori nel settore.

Probabilmente, se, con lo stesso spirito, il Governo si fosse mosso su questa materia, avremmo avuto un numero minore di preoccupazioni per quanto concerne la libertà di stampa e di comunicazione nel nostro paese — che fa seguito ai tanti provvedimenti affrontati e discussi in questa sede, non ultimo quello sul conflitto di interessi —, e magari avremmo fornito qualche certezza ulteriore agli operatori.

Ciò che sembra tuttavia mancare all'iniziativa del Governo è in qualche modo da una parte la consapevolezza dell'effettivo impatto che questo provvedimento al nostro esame avrà sulle tante imprese di autotrasporto che, dall'epoca dell'erogazione degli incentivi ad oggi, hanno subito una contrazione della propria struttura, o comunque un ridimensionamento patrimoniale, che rende per queste particolarmente oneroso — ed occorre sottolinearlo —, se non addirittura impossibile, far fronte ad oggi, a distanza di tanti anni, all'obbligo di restituzione delle somme, anche in forma rateizzata. Lo ricordava il collega Lusetti: sarebbe stato opportuno almeno trovare il modo di garantire una rateizzazione più umana, possibile, attraverso l'approvazione di questo decreto-legge.

Per altro verso, il Governo non ritiene di accompagnare questo obbligo di restituzione delle somme, con un contestuale intervento di concreto alleggerimento degli oneri gravanti, nel nostro paese, sulla attività di autotrasporto, in misura — ed è utile sottolineare questo aspetto perché non si tratta dell'unico settore in cui ciò avviene — largamente superiore rispetto agli altri partner della Unione europea, dove le imprese di identico carattere beneficiano di una legislazione assai più snella, sottoposte ad una pressione fiscale effettivamente pensata in funzione della produttività, oltre che di un mercato del lavoro più efficiente.

Purtroppo, si tratta di una sorta di schizofrenia che spesso registriamo nell'ambito della nostra legislazione, nella quale esiste una disegualianza rispetto alle tante categorie, trattate in maniera differente nel nostro paese rispetto ad altri paesi, pur applicandosi la medesima normativa comunitaria. In particolare, parallelamente all'adozione di questo decreto-legge che oggi è al nostro esame, sarebbe stata probabilmente opportuna, da parte del Governo, la predisposizione di un intervento legislativo anche sul fronte del contenimento del costo dei carburanti, il cui smodato aumento, negli ultimi anni, ha finito per determinare, come è noto, il collocamento fuori dal mercato delle piccole e medie imprese di autotrasporto.

Sappiamo che a parole questo Governo dedica grande attenzione alle piccole e medie imprese. Probabilmente abbiamo terminato quei manifesti che, nella giornata di ieri, abbiamo mostrato in aula e che riguardavano le promesse elettorali di questo Governo e della maggioranza nei confronti dei più deboli, e quindi anche delle piccole e medie imprese.

Notiamo ogni giorno — credo che anche il paese se ne stia accorgendo —, quale sia il risultato di tali promesse negli atti concreti che il Governo adotta e nei provvedimenti che porta alla discussione di questa Assemblea, come di quella del Senato della Repubblica.

Avviandomi alla conclusione, ciò che appare irrinunciabile ed urgente è l'esi-

genza di garantire in primo luogo un'adeguata considerazione dei problemi strutturali ed infrastrutturali che affliggono il settore dell'autotrasporto, pregiudicandone la competitività sui mercati europei. Anche in questo caso, evitando di addentrarmi in questa materia, posso utilmente rifarmi alle parole del collega Tidei, quando egli stigmatizzava e segnalava il fatto che il Governo non abbia colto questa opportunità per compiere una riflessione, individuando una serie di interventi in grado di riorganizzare le infrastrutture, sul tema dei trasporti alternativi, sulla riconversione indispensabile di alcuni sistemi di trasporto, magari su ferrovia. Taccio al riguardo sui provvedimenti che il ministro Lunardi ha portato alla nostra attenzione in questi mesi.

Signor Presidente, considero esaurito il mio intervento, e sottolineo che siamo di fronte ad un provvedimento caratterizzato non dall'urgenza e dalla straordinarietà ma dal fatto che il Governo dimostra, ancora una volta, la sua incapacità anche semplicemente di prevedere, di preintervenire, per attivarsi, come sarebbe stato necessario in tale occasione, con provvedimenti legislativi che abbiano il respiro e la necessaria iniziativa di tutela e di garanzia dei lavoratori e delle imprese che versano in una situazione di grande disagio e che rischiano con tale provvedimento di essere definitivamente collocati in una situazione di precarietà certa.

Speriamo in un accoglimento parziale delle nostre proposte emendative; staremo a vedere quale atteggiamento avrà una parte della maggioranza, che ha presentato anch'essa proposte emendative di modifica di alcune parti del decreto; tuttavia, ritengo manchi una capacità di programmazione e di progettazione, che non sia solo ordinaria amministrazione, ma che sappia tutelare gli interessi e il futuro del nostro Paese (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, ritengo che l'unica risposta concessa in tale momento al settore dell'autotrasporto sia: pagate 2 mila miliardi.

Si tratta di un fatto grave, e non perché dovuto alla Comunità europea, ma perché si è giunti a ciò e perché non si concede alcuna prospettiva al settore dell'autotrasporto.

Tale sistema deve e può diventare un elemento di modernità del Paese, di traino per la sua economia; tuttavia è fondamentale, sicuramente, che il settore dei trasporti, e quindi dell'autotrasporto, sia un anello di una catena più larga di modalità diverse, dialoganti tra di loro, e che non devono contrapporsi, trovandosi in un sistema integrato.

Strada, ferro, ed acqua sono risorse, se usate con intelligenza e con equilibrio.

Ricordo che, non da oggi (difatti il provvedimento concerne gli anni 1992, 1993, 1994), le affermazioni sul sistema dell'autotrasporto, sulla strada, sul rapporto ferro-strada, risalgono a circa vent'anni fa. Si tratta di un problema italiano, della nostra configurazione geografica; è certamente un problema che negli anni si è cercato di risolvere, ma a cui ad oggi, esattamente ad un anno dal suo insediamento, l'attuale Governo (lunedì prossimo sarà il suo compleanno) non mostra alcuna attenzione.

Voglio rammentare che nel documento di programmazione economico-finanziaria la parola autotrasporto non viene neanche citata, come, d'altronde, non viene citata la parola cultura; ma questo è un problema che non investe la conversione in legge di questo decreto-legge. Affermo ciò per sottolineare l'importanza che il Governo dà a questo settore, per quanto riguarda la programmazione. I settori non possono essere considerati a sé stanti; in un progetto d'economia integrata — soprattutto, nel mondo dei trasporti — deve esserci una visione globale che sposti l'attenzione (senza diminuirla) dal settore dell'autotrasporto ad un equilibrio più ragionato tra acqua e ferro.

Sappiamo benissimo che esistono problemi attinenti al sistema; esso deve aiu-

tare a riequilibrare le diverse velocità di crescita del nostro territorio — quindi, il sud e il nord — e prevedere una forte e pregnante interconnessione con l'Europa, tenendo conto di un allargamento verso il Mediterraneo. Il Governo di centrosinistra e, in questa legislatura, l'opposizione hanno più volte indicato le difficoltà del comparto e ciò che sarebbe accaduto allo stesso. È stata rilevata, da diversi colleghi — tra cui l'onorevole Raffaldini —, durante la discussione sulle linee generali, ed oggi, da colleghi intervenuti prima di me, una sottovalutazione da parte del Governo, e del ministro del tesoro, rispetto al problema del *bonus*. Non si capisce come si possa tranquillizzare ed affermare, addirittura, che il *bonus* andrà in prescrizione poiché è scaduto il termine di cinque anni ed accorgersi, invece, che in prescrizione non può andare perché i regolamenti europei prevedono per la stessa il termine di dieci anni.

Ci troviamo sempre in imbarazzo quando dobbiamo assumere decisioni, come al solito, emergenziali — nel caso di specie, il carattere emergenziale è quasi dovuto — senza che vi sia un minimo di programmazione per il futuro, per lo stesso settore e per aiutare gli autotrasportatori, i quali, certamente, gravati da 2000 miliardi, potrebbero semplicemente soccombere.

Ritengo sia molto importante, anche da parte del Governo, non voler mettere in ginocchio il settore dell'autotrasporto. Lo ripeto, non bisogna attendere che piovga; occorre prevenire la pioggia, se è possibile. Non vorrei, quindi, che i nostri autotrasportatori, in questi mesi, continuassero ad essere imbrogliati — lo ripeto — come lo sono stati.

Gli autotrasportatori hanno ripetutamente chiesto un confronto ad un tavolo politico, hanno chiesto di capire quali iniziative si pensi di intraprendere per rilanciare la loro competitività, per riorganizzare il settore e, in definitiva, per venire incontro alle esigenze, legittime e del tutto plausibili, da loro indicate. Eppure, non sono stati ancora convocati; e

questa è una grave mancanza da parte del Governo e da parte dei ministri competenti!

Vanno dati segnali positivi al settore in ordine, anzitutto, alle ineludibili esigenze di riduzione dei costi di esercizio e di rafforzamento della competitività. Poiché la riduzione dell'accisa sul gasolio è stata stigmatizzata, al punto che si è arrivati all'applicazione di sanzioni, in sede europea, bisogna trovare altre soluzioni, non semplicemente alternative, ma davvero propositive e in grado di aiutare, non di assistere, il sistema dell'autotrasporto. In caso contrario, non essendo tale comparto in grado di reggere l'urto dell'esecuzione delle sentenze comunitarie, la sua capacità di competizione risulterà estremamente compromessa.

Occorre dare applicazione al protocollo di intesa del novembre 2001, costituito da venti articoli, ma attuato solo relativamente a due, e poi bisogna ampliare gli stanziamenti, estendere le misure previste dai provvedimenti esistenti, ridurre i pedaggi autostradali, concedere sconti assicurativi, prevedere la deduzione delle spese non documentate ed altre misure fiscali specifiche. Non so se queste ultime, con riferimento all'autotrasporto, siano considerate dal ministro Tremonti meritevoli di essere contemplate dai decreti legislativi di attuazione della delega fiscale o se, invece, vengano considerate di natura assistenziale. Il fatto è che non si capisce quale sia la vostra politica, in quali campi abbiate intenzione di intervenire per aiutare l'economia del nostro paese.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI (ore 11,35)

GABRIELLA PISTONE. Sarebbe necessario anche incoraggiare forme di aggregazione, consortile o societaria, tra le imprese e forme miste di trasporto in alcune aree territoriali (nel caso dei distretti industriali, ad esempio). L'intermodalità è fondamentale, come lo sono, del resto, la formazione e l'innovazione: le imprese di trasporto debbono essere in-

cluse nelle leggi destinate all'innovazione tecnologica e agli investimenti innovativi (ciò avrebbe delle ricadute positive molto importanti sotto il profilo della riduzione dell'impatto ambientale del settore nel nostro paese).

Reputo vi sia molto lavoro da fare in questo campo anche per avere, finalmente, una nostra politica dei trasporti realmente capace di integrarsi a quella europea. Sappiamo tutti che abbiamo a che fare con frontiere e con regole molto precise vigenti nei paesi confinanti con il nostro: se non ci attrezzeremo a dovere, esse finiranno per penalizzare i nostri autotrasportatori e, di conseguenza, il nostro paese.

L'Italia — lo dicevo prima — è un paese che ha una sua configurazione geografica, che si sviluppa molto in lunghezza e, quindi, ha delle carenze infrastrutturali. Ma dobbiamo avere il coraggio di effettuare una programmazione ed una progettazione davvero moderna ed innovativa, il coraggio di dare ad ogni modalità il giusto peso senza contrapporci; solo in questo modo riusciremo ad aiutare una categoria che — ripeto — è stata ampiamente penalizzata con questo provvedimento, perché non le è stata detta la verità, perché è stata « gabbata ». E allora non si può aspettare che piova; agiamo subito, prima della pioggia, prima dei temporali, perché poi i temporali, a volte, provocano le alluvioni, e noi ci vogliamo augurare fermamente che questo non accada, per il settore e non solo. Occorre, quindi, dare più peso a questo settore nevralgico per il nostro paese con atti davvero lungimiranti che diano davvero spazio, all'interno del settore, anche alle altre modalità di trasporto, che devono vedere sviluppate le loro potenzialità (come ho già detto, penso all'acqua e al ferro).

Rappresentiamo forse un'anomalia europea rispetto al carico che il settore del trasporto su gomma copre nel nostro paese percentualmente. Quindi, penso che dobbiamo dare davvero tutto il nostro contributo affinché questa politica cambi, inverta la sua tendenza, e sia capace

davvero di ridare prospettive al settore in maniera moderna, innovativa e, soprattutto, europea, poiché l'Europa questo ci chiede. Noi, certamente, non volevamo arrivare a questo, tant'è che, in un anno, avevamo sollevato più volte il problema, che andava risolto prima di arrivare alle sentenze negative della Corte europea.

Per questo, auspichiamo l'approvazione degli emendamenti, presentati non solo dall'opposizione, ma anche dalla maggioranza (addirittura, prima dalla maggioranza e poi dall'opposizione), così da migliorare i contenuti di questo decreto e dare fiducia e futuro a questo settore (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Comunisti italiani e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, qui non stiamo analizzando solo i problemi di un settore specifico, stiamo parlando di un problema che investe la competitività di tutto il sistema italiano. Le nuove tecnologie produttive, il *real time*, il fatto che oggi non esistano più magazzini presso i produttori, il fatto che, quando uno va a far riparare la propria automobile, il pezzo di ricambio debba arrivare da magazzini centralizzati a livello nazionale, comporta una serie di esigenze, di vincoli, che fanno dei sistemi logistici integrati una delle caratteristiche principali di misura della competitività di un sistema industriale.

Questi sistemi logistici trovano, ovviamente, nel sistema di trasporto, il fulcro che ne caratterizza la qualità e l'efficienza, in altri termini, la possibilità di avere accesso a sistemi moderni, meno costosi, finanziariamente più abbordabili che possano metterci in corretta competizione con i grandi sistemi industriali europei.

Credo sia necessario riflettere su come, in Italia, sia venuta a crearsi questa situazione.

La politica dei trasporti condotta in Italia in questi cinquant'anni ha privilegiato la gomma, ha costruito tante strade,

ha fatto tanti investimenti ed ha creato molte priorità, tant'è vero che oggi una grande quantità dei trasporti effettuati sul territorio nazionale sono trasporti su gomma e, contemporaneamente, ha penalizzato, con molti vincoli, con la scarsità di investimenti, con tante questioni anche di carattere formale, organizzativo, burocratico e così via, lo sviluppo di sistemi alternativi a quello della strada per un corretto bilanciamento delle esigenze complessive di trasporto del paese.

Vorrei ricordare a lei, signor Presidente, a me stesso ed a tutti i colleghi un dato per tutti: il numero di chilometri di ferrovie disponibili oggi in Italia è lo stesso del 1915. Questo la dice lunga sul fatto che io debba considerare prioritario ed importante, almeno nel breve e medio termine, il rafforzamento del sistema dell'autotrasporto, il mantenimento di una sua competitività, la capacità di generare fattori positivi per la competitività complessiva del sistema nazionale. In questa situazione credo che la considerazione complessiva da tenere presente è che, in Italia, se va in crisi il sistema dell'autotrasporto va in crisi una parte importante del sistema nazionale; cioè la competitività del sistema Italia ne risulterebbe fortemente compromessa. Ecco perché è importante discutere dei provvedimenti da prendere in questo settore e svolgere una breve e sintetica (visti i tempi a disposizione) analisi degli interventi necessari a breve, medio e lungo termine.

A breve termine è evidente che non esistono molte alternative al sostegno del settore ed a provvedimenti congiunturali forti. È necessario attuare una politica tesa a mantenere il sistema competitivo nel breve termine per evitarne, non dico il collasso, ma quella perdita strisciante di efficienza e competitività che comprometterebbe, radicalmente, la possibilità di contribuire allo sviluppo nazionale. Su questo punto dovremo tornare perché riteniamo le misure contenute in questo decreto-legge, ma anche i comportamenti generali tenuti in questi mesi, non coerenti con la necessità che il sistema esprime in maniera così evidente.

A medio termine, ci piacerebbe veder confermate una serie di iniziative che il centrosinistra aveva già intrapreso in questo settore: facilitare la crescita delle imprese; agevolarne l'integrazione; rendere, in altri termini, il tessuto complessivo dell'industria in questo comparto più consistente; trovare una dimensione in grado di reggere, in qualche maniera (data la situazione formale del paese), una competizione europea sempre più importante e rilevante; ma anche adattare una serie di strumenti, ne cito uno per tutti, attuare una politica fiscale mirata a rendere una componente importante del settore produttivo industriale del paese non un elemento di freno, non di costo eccessivo ma di efficienza, per garantire uno sviluppo adeguato.

A tal proposito le considerazioni da fare sarebbero tante, anche con ampio rammarico, perché non abbiamo visto adottare provvedimenti in linea con queste esigenze.

Vi è poi il fatto formale, importante: la strategia di lungo periodo. È evidente che di strategia perseguibile ve ne sia una sola: recuperare il tempo perduto a tappe forzate spostando consistenti volumi di traffico dalla gomma all'acqua ed al ferro. Non vi è dubbio che questa sia l'unica strategia possibile, ma è altrettanto evidente a chiunque che si tratta di una strategia di medio-lungo periodo che, nel breve, non può dare effetti sostanziali al sistema.

Rispetto a tale schema di riferimento, quali sono i provvedimenti che abbiamo visto adottare, o che sono stati proposti, dal Governo? Gli interventi congiunturali, quelli capaci di intervenire sul breve periodo, sono insufficienti, parziali, poco incidenti, non toccano alcune voci di spesa estremamente rilevanti che potrebbero, invece, costituire un elemento di supporto immediato al recupero di competitività a fronte del fatto specifico generato dalla decisione europea e della conseguente necessità di dover fronteggiare, nel breve, un impegno finanziario rilevante; vi è poi la politica fiscale, di cui abbiamo discusso ieri: abbiamo detto che questa non va

bene, non solo perché i sistemi di redistribuzione della ricchezza vanno in senso inverso rispetto alle necessità sociali del paese, ma perché sarebbe molto importante valutare ed analizzare anche come quel sistema proposto non risponda alle esigenze di questa tipologia di settori, come esso non venga incontro alle necessità specifiche perché di specifico non ha nulla, in quanto tende a privilegiare grandi fasce di reddito e non entra, invece, nello specifico di una politica fiscale capace di essere, essa stessa, strumento di incentivazione e di sviluppo per il paese. Ad esempio, vorrei ricordare all'Assemblea che ieri è stato respinto un emendamento che mirava a ridurre l'IRAP in questo specifico settore: si sarebbe trattato di un provvedimento del tutto in linea con la necessità di sostenerlo, ma anche in questo caso si è preferito non fare nulla, si è preferito ignorare quali siano le esigenze concrete e reali del settore, si è preferito, per l'ennesima volta, rimandare ad altra sede qualsiasi decisione.

Vi è, infine, la strategia di lungo periodo: questo è, forse, l'elemento più dolente. Il piano dei trasporti non tiene conto di questa grande necessità, non vi è quell'accelerazione che noi abbiamo posto tra i nostri obiettivi e che deve costituire uno degli obiettivi del paese. Non è vero che nel piano dei trasporti sono contenuti quegli indirizzi formali, strategici che dovrebbero portare, nel lungo periodo, ad un cambiamento sostanziale dell'attuale situazione. Siamo contrari alle indicazioni che sono emerse e che sono state via via recepite nel piano delle grandi opere ed in altri provvedimenti; in essi, infatti, non abbiamo constatato la presenza di questo grande salto di qualità che dovrebbe, invece, costituire un momento di grande trasformazione del paese, quel cambiamento di priorità che dovrebbe caratterizzare una posizione politica forte su un tema strategico come questo. Abbiamo al contrario constatato un'espressione di Governo debole, confusa, tradizionale, conservatrice, più attenta agli interessi immediati della gente che non all'interesse generale del paese, in riferimento a questo

come a tanti altri settori. Siamo molto perplessi circa le prospettive che il paese avrà di realizzare un sistema che vada nella direzione del soddisfacimento dei suoi bisogni reali sotto questo profilo. Anzi, riteniamo che con quel tipo di impostazione i livelli di competitività del sistema tenderanno certamente a ridursi e non ad aumentare, come tutti auspichiamo. Riteniamo, quindi, che anche nel lungo periodo questa strategia non sia corretta.

Signor Presidente, in ultima analisi ci sembra che non vi siano segnali positivi rispetto a queste tre direzioni: vi sono provvedimenti congiunturali insufficienti, interventi di supporto specifico inesistenti, strategie di medio e lungo periodo inadatte ad una soluzione radicale di questo problema. Se le cose stanno così, è evidente che non possiamo che rammaricarci di questa situazione e chiedere con forza che vengano adottati provvedimenti più incisivi. Chiediamo, inoltre, che al di là dello specifico momento che in questa sede ci vede discutere su uno specifico provvedimento, vi sia una riflessione più globale e complessiva secondo le tre direttrici che abbiamo indicato, per dare una soluzione a questi problemi.

Anche in questo caso, però, si pone un problema di metodo: vi è un Governo che ha rifiutato la concertazione, che intende muoversi con autoritarismo, naturalmente anche senza autorevolezza, che pensa di avere le ricette in tasca per dare risposte a tutti senza sentire nessuno, che crede di operare « contro » anziché lavorare « con » per costruire insieme una strategia di evoluzione del paese, che non si rende conto che metà del paese non l'ha votato e che, quindi, non è d'accordo, per principio, su un metodo di questa natura.

Questa arroganza, che fa sì che anche i provvedimenti più semplici rappresentino una via difficile da perseguire, perché è sempre priva di consenso ed alla mercé di verifiche che non vengono effettuate, e che fa sì che vi sia sempre uno scontro formale in atto, anziché un processo di

convergenza di opinioni, è un modo di procedere che non può che preoccupare moltissimo.

Sotto questo profilo è difficile attuare strategie corrette, che non tengano conto solo delle esigenze di una parte del paese. Sembrerà una riflessione banale, ma non è così: la strategia corretta per un paese è quella che, in qualche modo, costituisce la sintesi di interessi, anche contrapposti, una sintesi formale che tenga conto degli interessi generali e non solo degli interessi particolari di una categoria o di un insieme di poteri.

Il decreto-legge in esame pone una « pezza » parziale, insufficiente e contraddittoria e non vi sono grandi indicazioni di correzione di rotta. Gli emendamenti cercheranno di intervenire per rendere questo provvedimento un po' più efficiente, nei limiti in cui ciò è consentito dal dispositivo stesso del decreto-legge e dall'argomento che oggi è in discussione. Tuttavia, siamo convinti che, in questo come in altri settori portanti dell'economia italiana, occorra fare qualcosa di molto diverso. Questa volta occorre considerare veramente l'intero comparto come strategico e predisporre un piano che, effettivamente, dia al paese una prospettiva più forte, che tenga conto delle situazioni reali e concrete, che definisca strumenti specifici di intervento, che tracci una linea di evoluzione coerente con le necessità complessive che in Europa sono sempre più forti, che consideri strategico il problema della compatibilità nel lungo e non solo nel breve periodo, che ponga il problema dell'equilibrio di uno sviluppo sostenibile e ambientalmente corretto con la necessità di adottare provvedimenti che in questa direzione offrano al paese soluzioni reali e concrete.

Ebbene, al di là del provvedimento in esame, ci auguriamo che questo Governo sappia effettuare quel salto di qualità che fino ad oggi non è stato capace di fare e che eviti di produrre ancora danni consistenti, seguendo strade parziali e indirizzate al mantenimento e alla conservazione di interessi e di privilegi che non costituiscono i valori fondamentali del paese.

Avendo presente questa necessità, che credo debba diventare anche un criterio di linea politica per la nostra opposizione, affrontiamo l'esame di questo decreto-legge con molte perplessità. Esso è insufficiente, ma occorre dare almeno questa risposta per passare a risposte più positive in prospettiva affinché questo settore possa continuare, almeno nel breve periodo, a costituire quell'elemento indispensabile di competitività che garantisca al sistema italiano di reggere ad una competizione sempre più forte in Europa (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

GRAZIA LABATE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, come hanno testimoniato tutti gli interventi che si sono succeduti fino ad ora, il provvedimento al nostro esame riveste una vitale importanza non solo per il settore, ma anche per lo sviluppo economico del nostro paese. Tale importanza è data soprattutto dalla capacità intrinseca di un settore come questo di concorrere, oggi e per il futuro, allo sviluppo economico dell'Italia.

È evidente che sul settore dell'autotrasporto pesano un'arretratezza del sistema economico ed infrastrutturale del paese, caratterizzato da accentuate divaricazioni tra nord e sud, ed anche una storia di normative e di dispositivi economici che, finora, non hanno posto l'accento sulla centralità che tale settore può rivestire per lo sviluppo economico dell'Italia nel contesto europeo. Siamo in questa sede a discutere di un provvedimento che si inserisce in una situazione del comparto gravemente segnata da alti costi di funzionamento, da elevata frammentazione delle imprese, da ridotte capacità finanziarie di accesso al credito.

È noto — i colleghi lo hanno già rilevato — che la Commissione europea ha deciso di imporre agli autotrasportatori italiani la restituzione dei *bonus* fiscali utilizzati negli anni 1992-1994. Occorre anche essere

consapevoli che le somme da restituire sono elevate, pari a circa un milione di euro. Il comparto rischia, quindi, di non essere in grado, per la debolezza patrimoniale ed imprenditoriale, di reggere l'urto dell'esecuzione delle sentenze comunitarie. La sua capacità competitiva risulta compromessa soprattutto da elevati costi di esercizio, più alti rispetto a quelli dei principali paesi europei.

È per questo che affrontiamo questa discussione, prendendo atto dell'urgenza e delle caratteristiche di questo provvedimento, convinti che occorra dare un indirizzo strategico forte per lo sviluppo del settore all'interno del sistema più generale dei trasporti nel nostro paese ed in Europa. Tuttavia, ci rammarichiamo di non aver visto la messa in campo di strumenti normativi che accompagnassero questo provvedimento con indirizzi e misure che dessero speranza al comparto dell'autotrasporto nel nostro paese di poter far fronte con maggiore sicurezza e serenità, nel medio e nel lungo periodo, alle proprie potenzialità di sviluppo.

È stato già detto in quest'aula, è storia antica, e tuttavia, nella precedente legislatura il Governo di centrosinistra ha cercato con il piano generale dei trasporti e con provvedimenti di settore specifico, non solo di farsi carico del problema peculiare del comparto ma anche di mettere in atto una serie di incentivi e di meccanismi che costituissero quella speranza di medio periodo per la messa a punto organica dello sviluppo e della vitalità del settore: tuttavia, oggi discutiamo di un provvedimento che rischia di metterlo fortemente in crisi.

Allora, molte cose già dette dai colleghi chiamano il Governo ad un impegno diretto e, in questo caso, non mi si dica che è la solita vicenda dei termini che condiziona, poi, la capacità di un Governo di dare risposte più organiche attraverso decreti ai gravi problemi che questo settore attraversa. Il Governo, se presta attenzione ad emendamenti che sono stati presentati dai colleghi della maggioranza come dell'opposizione, avrebbe potuto e può ancora fare in modo che questo provvedimento non risulti soltanto iniquo e punitivo per

la categoria. Quindi, mi auguro che il dibattito intorno al decreto-legge al nostro esame trovi il necessario ascolto da parte dell'esecutivo perché il provvedimento subisca alcune modificazioni che diano la speranza — anche nella gravità della risposta alle sentenze comunitarie — che il settore autotrasporto nel nostro paese possa essere rivitalizzato, aiutato, sostenuto e incentivato a migliorarsi e ad essere competitivo.

Allora, è evidente che dalla discussione e dall'impegno di oggi deve scaturire un atteggiamento migliorativo ma devono scaturire anche impegni precisi da parte del Governo. Colleghi, tra poco, con il documento di programmazione economico e finanziaria dovremo discutere le scelte strategiche e di indirizzo che il Governo del nostro paese vuole dare a questo settore, nel più generale indirizzo del sistema dei trasporti italiani in ambito europeo. Allora, domandiamo una risposta e una assunzione di responsabilità chiara su provvedimenti che possono essere indicati non solo nelle scelte strategiche ma anche rafforzando, già oggi, strumenti normativi in nostro possesso per il sostegno a questo settore.

Allora, perché non pensare all'ampliamento degli stanziamenti e dei provvedimenti già esistenti — riguardanti, per esempio, la questione dei pedaggi autostradali, le misure assicurative, le spese non documentate, le trasferte —, a rimodulare l'IVA per la quota esente per il comparto, a sostenere i consorzi fidi, ai quali si possa accedere per ottenere il credito e portare avanti l'innovazione tecnologica, di cui pure il settore ha bisogno e, soprattutto, a incentivare le forme consortili di impresa per reggere la competitività interna ed internazionale?

Inoltre, perché non ridurre progressivamente la forbice tra i contributi obbligatori di lavoro dipendente e quello per i lavoratori autonomi, incoraggiare le forme che possano mettere insieme imprese, per filiera e per distretto industriale, in modo tale da acquisire nel medio periodo maggiore capacità di stare sul mercato e di confrontarsi nell'ambito europeo? Perché

non sostenere l'intermodalità di cui abbiamo tanto discusso, non solo nelle Commissioni di merito, ma anche nel dibattito generale nel nostro Parlamento, perché sono queste condizioni che possono fare di un comparto, dentro un settore di vitale importanza strategica per lo sviluppo del nostro paese, le condizioni vere perché si possa parlare di competitività e di ambito europeo di sviluppo di un settore economico di così grande importanza ?

Per esempio, perché non includere tutte le imprese di autotrasporto nella normativa esistente ma anche nelle scelte di indirizzo che, a maggio e a giugno, compieremo per il sostegno e l'innovazione tecnologica ?

Immaginare forme di defiscalizzazione legate a piani, a progetti delle imprese che, in questo settore, si innovano e, soprattutto accelerare, a livello europeo, l'iniziativa per una rapida entrata in vigore del gasolio professionale, per la revisione del sistema degli ecopunti nonché per la riduzione delle tariffe di transito dei valichi alpini. Questo ci saremmo aspettati. Questo decreto è uno strumento di contesto per fare in modo che questo provvedimento non risultasse punitivo ed iniquo rispetto ad una normativa europea che pone fortemente in scacco il sistema dell'autotrasporto.

Occorre, inoltre, evidenziare che la situazione di illegittimità, che si è instaurata, non dipende dagli autotrasportatori, i quali non hanno fatto altro che accedere ai benefici di legge nel pieno rispetto della legalità. Tuttavia, la situazione che si è determinata va sollevata in termini di scelta politica del Governo. I ministri per le politiche comunitarie, i ministri delle infrastrutture e dei trasporti e quelli dell'economia non possono non discutere in ambito comunitario con i loro colleghi su questa materia, affinché le normative vengano armonizzate e non vi siano, ancora oggi, forti disparità tra i diversi paesi, con il rischio di penalizzare e compromettere quei paesi la cui normativa ha avuto ben altro tipo di orientamento.

È per questo motivo — lo sottolineo nuovamente — che il dibattito di oggi e

l'esame degli emendamenti presentati a questo decreto non possono costituire qualcosa di costretto dal tempo per cui: prendere o lasciare.

Ci auguriamo che il Governo ascolti con sensibilità le motivazioni contenute negli emendamenti e che, con altrettanta sensibilità, si predisponga ad accoglierle e ad enunciare chiaramente la strategia e gli indirizzi che intende perseguire attraverso questo provvedimento e nel prossimo futuro (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di Sinistra-l'Ulivo*).

ANTONIO LEONE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, ritengo sussistano tutte le condizioni per chiedere, ai sensi dell'articolo 44 e, conseguentemente — come norma applicativa —, dell'articolo 85, comma 4, del regolamento, la chiusura anticipata della discussione che si sta svolgendo in quest'aula.

Dico ciò in quanto, in merito al decreto-legge oggi all'esame dell'Assemblea, al quale sono stati presentati solo 14 emendamenti e pochi ordini del giorno, credo che l'azione posta in essere dall'opposizione sia dovuta non al merito del provvedimento, ma esclusivamente ad un intento ostruzionistico che, legittimamente, l'opposizione può portare avanti.

Tuttavia, altrettanto legittimamente, la maggioranza — e qui sorgono vari problemi legati alla decretazione, alla modalità dei nostri lavori e a tutto ciò che potrà essere sottoposto all'attenzione prima del Presidente della Camera e poi della Giunta per il regolamento — può chiedere la chiusura anticipata della discussione.

Dunque, chiedo che sia posta in votazione la proposta di chiusura anticipata della discussione sul complesso delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge in esame dopo avere ottemperato, eventualmente, a quanto previsto dall'articolo 85, comma 4, del regolamento (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Sulla proposta, formulata dall'onorevole Leone a norma dell'articolo 44, comma 1, del regolamento, di chiusura della discussione sul complesso delle proposte emendative riferite all'articolo unico del disegno di legge, possono intervenire un oratore contro e uno a favore per non più di cinque minuti.

RENZO INNOCENTI. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO INNOCENTI. Il collega Leone, che ha chiesto di porre termine alla discussione sul complesso degli emendamenti, ha utilizzato alcuni argomenti che, per quanto mi riguarda, sono privi di fondamento.

Chi, come me, ha seguito fin dall'inizio gli interventi che si sono succeduti dall'inizio della seduta, ha potuto constatare che si è trattato di interventi di merito, dunque relativi al contenuto del disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame.

Si pone un grande problema: trovare una soluzione che non sia temporanea, transitoria e penalizzante nei confronti degli addetti del settore. Qualcuno lo ha definito un atto dovuto. Sicuramente dobbiamo rispondere, anche per quanto riguarda le norme comunitarie, in tempi rapidi a ciò che la stessa Unione europea ha deliberato; tuttavia, questo non vuol dire farlo con un provvedimento come quello che il Governo e la maggioranza che lo sostiene hanno presentato e che è all'ordine del giorno dei nostri lavori.

Fin dalla discussione sulle linee generali di lunedì pomeriggio, le opposizioni hanno evidenziato con chiarezza i punti sui quali potevamo e possiamo ancora oggi trovare convergenze e che sono stati rappresentati con dovizia di particolari e con motivazioni; si è raccolta — guardate, colleghi — una richiesta diffusa da parte delle associazioni di categoria che sono state ascoltate, che hanno richiesto incontri e che, anche in queste ore, sono molto attente alla nostra discussione: cosa che

non fa la proposta che voi ponete all'attenzione del Parlamento. Si tratta di una risposta parziale e insufficiente e, come qualcuno ha giustamente sottolineato, penalizzante.

Quindi, trovo pretestuoso il motivo che è stato addotto dal collega Antonio Leone per porre termine alla discussione: il confronto parlamentare è importante su questi argomenti, quando è pertinente come in questo caso e quando si tratta di intervenire su un settore delicato e importante come quello del trasporto nel suo complesso, anche se qui se ne esamina soltanto un aspetto, relativo all'autotrasporto. Se noi avessimo la possibilità di continuare in questa discussione, altri colleghi che si sono iscritti potrebbero portare ulteriori motivazioni e lo faranno, comunque, a sostegno degli emendamenti da noi presentati, se la proposta avanzata dal collega Leone a nome della maggioranza dovesse passare tra qualche minuto. Lo faremo sostenendo i nostri emendamenti; lo faremo intervenendo nelle dichiarazioni di voto finale sul provvedimento.

Dunque, non c'entrano niente motivazioni di ostruzionismo, come quelle adombrate: lo strumento del decreto-legge, di per sé, ha bisogno di particolari attenzioni per quanto riguarda l'esame da parte del Parlamento, perché attiene anche ai rapporti tra Governo e Parlamento. Ancora oggi ci troviamo di fronte ad un proliferare abnorme della decretazione d'urgenza, contrario anche allo spirito e alla lettera della Costituzione.

I decreti-legge sono troppi, il Parlamento è ingolfato da questi provvedimenti d'urgenza che spogliano il Parlamento delle sue prerogative, cedendo ad un'imposizione; molte volte i decreti-legge non vengono assolutamente modificati, sono blindati. Manca, quindi, un necessario e proficuo rapporto nel dibattito che si deve svolgere anche per modificare il testo. Non credo, quindi, che la nostra azione possa essere definita ostruzionistica, come è stato fatto. Si tratta, invece, di un'attenta, motivata e determinata azione delle opposizioni per cambiare un provvedi-