

mento sull'autotrasporto che è penalizzante nei confronti degli addetti del settore.

Per questo noi esprimeremo un voto contrario alla richiesta avanzata dall'onorevole Antonio Leone (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-Ulivo*).

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare a favore, passiamo ai voti.

Tuttavia, prima vorrei rendere ai colleghi una comunicazione che non attiene alla votazione che stiamo per effettuare.

Nella seduta di ieri più volte, nel corso dei lavori, sono stati esposti striscioni e manifesti da parte di deputati. Ho ritenuto finora di non sanzionare questi comportamenti reputando, in generale, che il ricorso alle sanzioni disciplinari per i deputati debba configurarsi come una misura di carattere eccezionale. Vi è, però, da parte della Presidenza la piena consapevolezza della contrarietà di tali atteggiamenti alle regole di comportamento da tenersi durante i lavori dell'Assemblea e del fatto che essi rappresentano una grave elemento di turbativa rispetto all'ordine delle sedute. Peraltro, la preoccupazione del Presidente è acuita dal fatto che questi comportamenti stanno diventando sempre più frequenti e sempre meno episodici rispetto all'inizio della legislatura.

Avverto che d'ora in poi non intendo tollerare siffatti comportamenti e, conformemente ai precedenti in materia (ricordo, da ultimo, quelli relativi alle sedute del 13 novembre 1996 e del 21 e 23 aprile 1999), procederò, ove dovessero ripetersi episodi analoghi, ad espellere i deputati interessati e a proporre all'Ufficio di Presidenza, ai sensi dell'articolo 60, comma 3, del regolamento, l'adozione di adeguate sanzioni disciplinari (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania*).

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla proposta avanzata dall'onorevole Leone, di chiusura della discussione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Presenti	407
Votanti	405
Astenuti	2
Maggioranza	203
Hanno votato sì	229
Hanno votato no ..	176).

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, intervengo ai sensi del secondo comma dell'articolo 44 del regolamento.

Ho già sollevato più volte in questa Assemblea la necessità di una puntuale riflessione da parte sua e, soprattutto, del Governo e della maggioranza su questo ripetersi continuo da parte del Governo di una iniziativa...

PRESIDENTE. Onorevole Boccia, mi scusi, lei fa riferimento all'articolo 44, comma 2, del regolamento. Tuttavia, c'è una disposizione, l'articolo 85, comma 4, che recita testualmente «qualora sia deliberata la chiusura della discussione ai sensi dell'articolo 44 hanno facoltà di intervenire una sola volta, per non più di dieci minuti ciascuno, i primi firmatari o altro proponente degli emendamenti non ancora illustrati, che non siano già intervenuti nella discussione». Per cui, nel caso specifico, non le posso dare la parola.

ANTONIO BOCCIA. Ma il comma 2 dell'articolo 44 si riferisce esclusivamente e precipuamente alla chiusura della discussione sulla quale io intervengo. Dice il comma 2...

PRESIDENTE. No, onorevole Boccia, per la fase della discussione degli articoli vale la norma che le ho letto, mentre l'altra è la norma generale.

ANTONIO BOCCIA. In tal caso, va bene.

PRESIDENTE. Invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione sulle proposte emendative presentate.

LUIGI MARTINI, *Relatore*. Signor Presidente, il parere è contrario su entrambi gli emendamenti presentati all'articolo 1 del decreto-legge. Per quanto riguarda l'articolo 2 del decreto-legge, il parere è contrario su tutti gli emendamenti, ad eccezione dell'emendamento Gibelli 2.4, identico all'emendamento Raffaldini 2.12, per i quali il relatore si rimette al Governo. Per quanto attiene all'articolo 3 del decreto-legge il parere è contrario su tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Il Governo?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, devo esprimere parere conforme al relatore su tutti gli emendamenti, quindi contrario. In particolar modo, sull'emendamento Gibelli 2.4, identico all'emendamento Raffaldini 2.12, che era già stato oggetto di discussione e di una richiesta di approfondimento da parte dell'onorevole Gibelli, sono costretto a mantenere la posizione che avevo già anticipato in Commissione. Pertanto, anche per gli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12 non c'è possibilità di accoglimento e quindi il parere è contrario su tutti gli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Stradiotto. 1.1.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Stradiotto. Ne ha facoltà.

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo presentato alcuni emendamenti a questo provvedimento che si pongono lo scopo di migliorarlo. Per quanto riguarda l'articolo 1 proponiamo al comma 1 di sostituire le parole « agli autotrasportatori » con le se-

guenti: « alle imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298 ».

Abbiamo già avuto modo di dire, nell'ambito della discussione sulle linee generali, che noi contestiamo al Governo il fatto che, parallelamente all'adozione di questo decreto-legge di cui si sta discutendo oggi e che si voterà nei prossimi giorni, sarebbe stato opportuno – secondo noi – predisporre anche altri provvedimenti su altri fronti. Ad esempio, si sarebbe potuto intervenire sul contenimento del costo dei carburanti, che purtroppo è aumentato in maniera smodata in questi ultimi anni ed ha finito, di fatto, per mettere fuori dal mercato gran parte delle piccole e medie imprese di autotrasporto.

I governi di centrosinistra nella scorsa legislatura avevano varato una serie di provvedimenti di sostegno al settore, come ad esempio: la deducibilità delle spese di trasferta dei dipendenti, l'innalzamento degli importi previsti a titolo di deduzione forfettaria delle spese non documentate per imprese minori autorizzate al trasporto merci per conto terzi, nonché gli interventi previsti dalla legge n. 40 del 1999, che in qualche modo proponevano la riduzione delle accise sul gasolio per autotrazione. Erano tutte misure che dimostravano una forte attenzione al settore dell'autotrasporto, cercando di rinviare ad un momento più opportuno un intervento di riforma più radicale – ma anche più complessivo e più organico del settore – che prendesse atto delle tendenze attuali del mercato dell'autotrasporto e anche dei rapporti concorrenziali che oggi lo governano; infatti, tutti quanti ci diciamo liberalizzatori, ma noto che alla fine molti segnali ci fanno pensare che le liberalizzazioni non procedono con il passo dovuto. In campagna elettorale siamo tutti operai, tutti autotrasportatori, tutti agricoltori, ma quando in seguito approviamo le leggi ce ne dimentichiamo (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghi, collega relatore — che ha espresso parere contrario su tutti gli emendamenti salvo uno —, credo non sfugga a tutti noi che il provvedimento al nostro esame — cioè la 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 — tenta di risolvere un problema aperto alcuni anni fa, precisamente nel triennio 1992-1994.

Durante il breve esame nella IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati abbiamo valutato positivamente alcune modifiche introdotte dal Senato della Repubblica che, obiettivamente, ha anche avuto a disposizione più tempo per esaminare il provvedimento oggi al nostro esame; anzi, a tale scopo occorre segnalare, signor Presidente che oggi è il 9 maggio, il decreto-legge scade tra dieci giorni — il 19 maggio — e ancora una volta la Camera dei deputati si trova a legiferare sotto l'incalzare della scadenza del decreto-legge. Si tratta di una eventualità che potrebbe portare ad una decadenza del provvedimento che noi non vogliamo, lo ribadisco, non vogliamo e non è nostro obiettivo far decadere il decreto-legge, che pure non riteniamo giusto, ma comunque ancora migliorabile. Signor Presidente, dico questo anche per altri motivi; proprio ieri sera abbiamo esaminato nella IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) un altro decreto-legge, l'ennesimo decreto-legge sulla cosiddetta « manovrina » o manovra per correggere i conti pubblici che non vanno e per esprimere un parere consultivo alle competenti Commissioni.

Ieri, alle 16, il provvedimento è stato incardinato e questa mattina, tra le 8 e le 8,35, la IX Commissione ha espresso il parere, senza alcuna possibilità o, meglio, con scarsissime possibilità di approfondire

materie che hanno conseguenze dirette nei settori dei trasporti ed anche dell'autotrasporto poiché si parla di demanio marittimo, portuale, di beni del demanio già affidati alle competenze delle regioni, dei comuni, delle autorità portuali, delle gestioni aeroportuali italiane, delle strade italiane, forse anche delle ferrovie; aree sulle quali sono già state rilasciate concessioni di varia durata o anche di lungo periodo, come nel caso della costruzione o riparazione navale o di piazzali di sosta per merci e camion che viaggiano nell'autotrasporto italiano.

Potrei citare anche altri esempi, signor Presidente, ma solo per illustrare le difficoltà o meglio l'impossibilità, in qualche caso per la Camera dei deputati, di svolgere l'attività legislativa che è importantissima; lo dimostra proprio il lavoro svolto al Senato che ha consentito, almeno parzialmente, di migliorare il testo al nostro esame. Si è trattato di miglioramenti sui quali anche al Senato il Governo ... Se si deve riunire adesso il Comitato dei nove, sospendo il mio intervento.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, per rispetto nei confronti dell'onorevole Duca, vi prego di ascoltare le motivazioni che reca nel suo intervento.

EUGENIO DUCA. Si è trattato di miglioramenti (nei confronti dei quali anche in quella sede il Governo ha espresso un parere contrario), che comunque il Senato ha approvato; mettendo — diciamo così — in minoranza il Governo (forse neanche tanto di malavoglia) si è consentito di migliorare in alcuni punti obiettivi il testo al nostro esame.

Con l'emendamento Stradiotto 1.1 in esame, ci proponiamo proprio di perfezionare l'articolo 1, usando termini precisi; in particolare, si propone di sostituire il termine « agli autotrasportatori » con la seguente espressione: « alle imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298 ».

Infatti, le somme che sono state erogate nella forma di credito d'imposta negli anni

1992, 1993 e 1994 non sono state destinate agli autotrasportatori, al singolo camionista, bensì alle imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi.

Si tratta di una modifica, rappresentante del Governo, colleghi della maggioranza, che non comporta costi aggiuntivi per il bilancio dello Stato, poiché offre solo un chiarimento necessario per definire con certezza i soggetti cui il provvedimento si rivolge. Non possiamo approvare un testo, riferito a soggetti che non sono stati titolari di quel contributo, ricevuto sotto forma di credito di imposta negli anni 1992, 1993 e 1994.

Spero, quindi, vivamente, signor Presidente, che il Governo approvi la proposta emendativa in esame, che è migliorativa; spero, inoltre, che la Camera — come è accaduto al Senato — offra un contributo al lavoro legislativo, nell'interesse del paese ed in questo caso particolare nell'interesse delle categorie legate ai settori dell'autotrasporto e del trasporto di merci in Italia, così strettamente legato anche a quello dell'industria del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Rognoni. Ne ha facoltà.

CARLO ROGNONI. Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, questa estenuante mattinata e questo lungo dibattito sull'insieme degli emendamenti al decreto-legge rischiano di non far cogliere a tutti i parlamentari, soprattutto a quelli che non sono direttamente coinvolti dalla materia, la portata di questo provvedimento. Rischia cioè di non far comprendere quale sia la posta in gioco.

Ebbene, parliamo di una somma di 2 mila miliardi che gli autotrasportatori italiani devono restituire. Sapete questo cosa comporta? Significa che in capo a ciascun automezzo pesa una somma unitaria di circa 20 milioni. Venti milioni per automezzo!

Si comprende quindi che sia per i padroncini sia per le aziende strutturate si

è di fronte ad un problema di difficile soluzione e per il quale vi sarà una reazione, anzi vi è già stata. Se il Governo non è in grado di far presto, avendo già dovuto fare ieri ciò che era necessario, rischiamo di trovarci dinanzi ad una situazione ingestibile. Chi dobbiamo ringraziare? Ci sono aziende piccole, piccolissime che devono restituire 20 milioni per automezzo per un credito di imposta attribuito come aiuto dieci anni addietro per l'aumento eccessivo del prezzo del petrolio. Dieci anni fa! Provate a mettervi nei panni di queste imprese!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Grandi. Ne ha facoltà.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, vorrei dire che l'agitazione che si riscontra al tavolo del Comitato dei nove probabilmente riguarda anche il fatto che questo emendamento... Il tavolo del Comitato dei nove non se ne accorge ma l'agitazione c'era lo stesso. Chiedo ai colleghi che siedono al tavolo del Comitato dei nove di prestare attenzione al dibattito (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e della Lega nord Padania*)!

PRESIDENTE. Onorevole Grandi, lei è ascoltato in silenzio quasi riverente. Non pretenda troppo perché il troppo stroppia. Ho già richiamato i colleghi.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, di fronte alla sua insistenza, io cedo, come lei sa.

PRESIDENTE. La sventurata rispose!

ALFIERO GRANDI. Non si comprendono bene le ragioni per le quali questo emendamento venga respinto. In fondo, esso cerca semplicemente di fare chiarezza su coloro che sono direttamente interessati. Allora, i casi sono due: o il testo dell'articolo 1, nella stesura attuale, rappresenta una modalità, a mio avviso poco comprensibile, ma molto intelligente, di lotta all'autotrasporto nero — ed allora di

quello stiamo ragionando —, oppure non si comprende perché non si voglia fare chiarezza sui soggetti che sono effettivamente coinvolti da questo provvedimento. Non vi è altro qui che la richiesta di indicare con chiarezza quali siano i soggetti di cui stiamo parlando.

Il parere favorevole sull'emendamento in questione non crea particolari problemi, perché, come ha ricordato il relatore e come è stato confermato dal Governo, vi sono altri emendamenti che verranno accolti. Di conseguenza, la modifica del testo non preclude l'approvazione definitiva del provvedimento. Non è un problema di iter legislativo. È un problema di merito.

Ecco la ragione per la quale mi chiedo come mai non vi sia il parere favorevole su un emendamento che tende a chiarire il funzionamento del meccanismo, in modo da fare chiarezza sui soggetti effettivamente, nel bene e nel male, oggetto oggi della disciplina del provvedimento e, per gli impegni di cui si è ragionato da tempo, oggetto — credo — di un'iniziativa in grado...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Grandi. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Adduce. Ne ha facoltà.

SALVATORE ADDUCE. Signor Presidente, intervengo per dirle, e la prego di prenderne nota, che sono intenzionato ad intervenire per dichiarazione di voto su tutti gli emendamenti successivi, perché la questione mi interessa particolarmente. Mi rivolgo in particolare — pur non pretendendo l'attenzione di alcuno — al Governo e al relatore, chiedendo loro quale sia la ragione per la quale è stato espresso parere contrario sull'emendamento al nostro esame.

L'emendamento in oggetto assume esclusivamente la terminologia formale che definisce l'impresa di autotrasporto, ovvero quella iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298.

La mia domanda, e la preoccupazione che sottende alla proposta emendativa, è:

qual è la ragione per la quale la proposta emendativa (*Applausi dei deputati del gruppo Democratici di sinistra-l'Ulivo*)...

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con il provvedimento in esame si penalizzano le imprese che non hanno alcuna responsabilità di ciò che è accaduto.

Non sono i furbi che hanno esportato i capitali all'estero, e che voi proteggete, sono lavoratori che hanno usufruito di benefici fiscali in piena legalità. Per tale ragione avevate, quindi, il dovere di accompagnare il provvedimento con altri provvedimenti contestuali che potessero alleggerire tale situazione: lo chiedo al Governo che mi pare molto distratto e che volta le spalle maleducatamente alla Presidenza. Pregherei il Presidente di richiamarlo.

PIERO RUZZANTE. Non c'è il Governo !

MARCO SUSINI. Il Governo è assente.

PAOLO ROMANI. Il Governo è in aula ! Dite sempre le stesse cose !

PRESIDENTE. Il Governo è in aula (*Commenti del deputato Innocenti*).

Onorevole Innocenti non disturbi il suo collega !

RENZO INNOCENTI. Non disturbo il collega, ma è bene che il rappresentante del Governo stia al suo posto !

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, per cortesia non si distraiga.

Onorevole Susini, la risarcisco del tempo perduto.

MARCO SUSINI. La ringrazio sentitamente. Per tali motivi avevate il dovere di accompagnare il provvedimento in esame con altri provvedimenti contestuali che

potessero alleggerire gli oneri delle imprese italiane, che sono sicuramente superiori a quelli dei nostri partner europei.

Abbiamo indicato i provvedimenti necessari: costo del gasolio, accesso ai sistemi creditizi ed assicurativi, superamento dell'obsoleto sistema delle tariffe a forcella e sostegno alle imprese.

Esisteva una grande possibilità di accompagnare tale atto con altri che avrebbero in qualche modo temperato il danno proveniente dalla restituzione del *bonus* alle imprese italiane. Non avete fatto niente, purtroppo (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Spero di convincere il Governo e la maggioranza ad accogliere la proposta emendativa. Avete adottato un decreto-legge che è una mazzata terribile per gli autotrasportatori, e non accogliete neppure le proposte emendative migliorative.

Abbiamo trascorso il tempo della mattinata a discutere dei problemi del settore dell'autotrasporto, ed il Governo e la maggioranza non hanno sentito il dovere di dire una parola: non hanno dichiarato il motivo per cui la proposta emendativa non viene accolta.

Credo che dovremmo discutere insieme di tale gravissima situazione. Si tratta di entrare nel merito del provvedimento che riguarderà decine di migliaia di imprese e di lavoratori, che ci stanno ascoltando dai loro « baracchini » e che non capiscono perché i deputati della maggioranza non parlino di un problema così grave, non sostengano la loro opinione, non accolgano le proposte emendative migliorative proposte dall'opposizione.

Provate almeno a svolgere una discussione che corregga ciò che non va in un decreto-legge così penalizzante per il settore (*Applausi dei deputati del gruppo Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bellillo. Ne ha facoltà.

KATIA BELLILLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non capisco la fretta che la maggioranza impone per la discussione di questo decreto-legge. Lo abbiamo visto, del resto. Il Governo ha presentato un decreto-legge molto contraddittorio, con aspetti che potrebbero essere tranquillamente migliorati. Mancano ancora dieci giorni alla scadenza, ma non si comprende per quale motivo non si vogliano accogliere delle proposte emendative che naturalmente rendono più precise le misure che s'intendono adottare.

Vorrei dire al Governo che, forse, varrebbe la pena riflettere sui vecchi detti, come, per esempio quello sulla gatta frettolosa che spesso fa i gattini ciechi. Questo decreto-legge è veramente un provvedimento cieco. Sostengo che la soluzione che prospettate è punitiva per le imprese, soprattutto per i lavoratori del settore. Inoltre, ci dovete spiegare quale responsabilità abbiano i lavoratori della situazione d'illegittimità in cui è stato lasciato questo settore: essi non hanno fatto altro che accedere ai benefici di legge, rispettando le procedure che sono state loro prospettate, in modo assolutamente legale. Adesso pretendete che restituiscano le somme percepite, senza, peraltro, definire contestualmente un intervento organico per alleggerire gli oneri che gravano sul settore stesso. La mia convinzione, peraltro, è che voi rivendichiate oneri molto superiori rispetto a quelli che gravano sullo stesso settore negli altri paesi dell'Unione europea.

Vogliamo discutere. Non mi avete fatto intervenire (avevo chiesto di farlo nel dibattito generale). È incomprensibile, lo ribadisco. Questi lavoratori oggi ci stanno ascoltando, sono tanti. Colgo l'occasione per salutarli tutti e per dire loro: noi, Comunisti italiani, siamo dalla vostra parte, e che lavoreremo insieme, perché conosciamo la difficile, incredibile situazione in cui siete costretti ad operare! Sapete perfettamente (lo sappiamo anche

noi) che imprese analoghe a quelle italiane, in Europa, hanno la fortuna di beneficiare di un sistema legislativo molto più snello ed un fisco ponderato. Ma questo Governo, il Governo Berlusconi, è il Governo che dà ai ricchi e lascia i poveri in brache di tela — anzi, dopo la riforma fiscale approvata ieri, probabilmente si prepara a togliere ai poveri anche le brache —, che offre al nord ricco la possibilità per diventare più ricco e al sud, probabilmente, vorrebbe anche oscurare il sole e prosciugare il mare!

Siamo favorevoli a quest'emendamento e dovete finalmente confrontarvi, perché non è assolutamente possibile continuare a prendere in esame questioni che interessano persone in carne ed ossa, mentre gli autotrasportatori, in questo paese, sono lavoratori costretti a condurre una vita terribile, senza infrastrutture decorose, e si ritrovano ad essere trattati in modo indecoroso. Avevano giustamente chiesto di superare il tavolo tecnico, di aprire un confronto politico, e questo non è stato possibile.

Noi, Comunisti italiani, nel ribadire il nostro impegno a favore dei lavoratori dell'autotrasporto, siamo a favore dell'emendamento, proposto dai colleghi Stradiotto, Raffaldini, Ruzzante e Duca, perché lo riteniamo migliorativo e, comunque, anche se non elimina le contraddizioni di questo decreto-legge, sicuramente renderà la vita meno difficile ai lavoratori che dovranno sostenere un costo terribile (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Comunisti italiani e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*)!

RUGGERO RUGGERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUGGERO RUGGERI. Signor Presidente, vorrei aggiungere la mia firma all'emendamento Stradiotto 2.5.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Gioia. Ne ha facoltà.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, credo che, ancora una volta, si stia dimostrando l'impossibilità di discutere serenamente in quest'aula.

Il fatto stesso che molti gruppi non siano riusciti a parlare per proporre considerazioni ed obiezioni relative al merito della questione di cui oggi stiamo discutendo dimostra che nella maggioranza e nel Governo vi è grande improvvisazione. Ne abbiamo una riprova vedendo il sottosegretario costantemente impegnato a discutere con i membri del Comitato dei nove: probabilmente, anche in quella sede, la maggioranza ha grosse difficoltà a raccordare le varie posizioni.

Questo provvedimento deve costituire l'occasione per farci riflettere, con la dovuta attenzione, sui problemi riguardanti il trasporto in generale e, in modo particolare, l'autotrasporto. Non è pensabile, come giustamente è stato detto negli interventi precedenti, che vengano addebitate alle piccole imprese di autotrasporto, agli autotrasportatori, le gravi carenze di questo Governo nell'elaborare un piano organico di sviluppo del settore!

Noi abbiamo avanzato proposte serie, volte a creare le condizioni per superare le difficoltà dell'autotrasporto nel nostro paese. Partendo da una riflessione organica sulle accise petrolifere e dalla questione dell'abbattimento dell'IRAP e avendo riguardo anche ai cunei contributivi per abbattere il costo del lavoro, alle questioni riguardanti i pedaggi autostradali, la logistica, ed altre ancora, abbiamo fatto un insieme di proposte che, in buona sostanza, delineano un piano organico per l'autotrasporto e consentono l'ingresso a pieno titolo delle imprese italiane operanti nel campo nel circuito concorrenziale europeo.

Ebbene, questo Governo non ci ha dato la possibilità di parlare, oggi (e mi spiace che l'onorevole Leone abbia opposto quel tipo di considerazioni) né ci ha dato la possibilità di discutere, a monte, un piano che garantisca un trasporto realmente possibile all'interno del paese, per determinare le condizioni di sviluppo più generali. Non si capisce perché non possano

essere accettati alcuni emendamenti, tra cui l'emendamento Stradiotto 1.1, che cercano di chiarire gli aspetti da definire con riferimento ai problemi dell'autotrasporto.

Nel caso di specie, si chiede semplicemente di definire con chiarezza chi siano i soggetti destinatari del provvedimento, facendo un riferimento più preciso alle imprese di autotrasporto in quanto tali. Quale aggravio può determinare l'approvazione di questo emendamento sul decreto-legge? Quali difficoltà vi sono ad accettarlo? Vi è, dunque, una pregiudiziale negativa di ordine politico del tutto sganciata da ogni valutazione circa la possibilità di migliorare il decreto e di dare risposte serie ai grandi problemi dell'autotrasporto.

Su questo dobbiamo riflettere e dobbiamo far riflettere il Governo, il quale dà priorità ai problemi del falso bilancio e delle rogatorie internazionali, ma non pensa minimamente a dare certezze al mondo dell'autotrasporto e ai problemi riguardanti lo sviluppo complessivo del nostro paese (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Panattoni. Ne ha facoltà.

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, volevo sottolineare, e chiedo al Governo un po' di attenzione, un paradosso del decreto-legge: questo attua una disposizione dell'Unione europea e chiede il rimborso di somme percepite dalle imprese di autotrasporto.

Credo vi siano due rischi. Il primo è che gli autotrasportatori si vedano recapitare cartelle indebite al posto delle imprese ed aprano un contenzioso. Il secondo, ancora più grave, è che l'Unione europea apra una nuova procedura di infrazione a causa del fatto che noi abbiamo sbagliato i soggetti titolari del credito di imposta. Ma allora, per un capriccio del Governo, vale la pena correre questi due rischi? Non è meglio accettare questo emendamento che fa chiarezza ed

evita di correre il rischio di diventare ridicoli, non solo nei confronti degli autotrasportatori, ma anche di fronte all'Europa?

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Tidei. Ne ha facoltà.

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, francamente non riesco ancora a capire per quale motivo la maggioranza, ma soprattutto il Governo, si ostinino così pervernicamente ad opporsi al tentativo di chiarire, di migliorare, di interpretare un articolo che sicuramente, di per sé, potrebbe prestarsi ad equivoche interpretazioni.

Vedete, noi pensiamo — non solo da oggi, per la verità — che non sia possibile... (*Commenti*). È uguale, anche senza il Governo è la stessa cosa. ...Qui non si tratta né di questioni ideologiche né strutturali né strategiche, si tratta semplicemente di rendere meglio leggibile un articolo, che sicuramente creerà meno problemi successivamente. E allora, quando diciamo che abbiamo trovato in Commissione e in Assemblea una decisa e ferma opposizione alle nostre proposte migliorative, che tendevano sicuramente a prevedere misure compensative...

PRESIDENTE. La ringrazio.

Avverto che il gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ha chiesto la votazione nominale.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradiotto 1.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

PIERO RUZZANTE. Presidente!

PRESIDENTE. Onorevole Ruzzante, non ricominciamo, mi faccia la cortesia. Faccia pure segnalazioni, tranquillamente, ma cerchiamo di mantenere un certo clima.

MAURA COSSUTTA. Secondo settore, quarta fila !

PIERO FASSINO. Quarta fila !

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non chiudo la votazione finché la gente non è rientrata, così ognuno può prendere posto. Onorevole Fassino, lei si occupi di cose più importanti.

PIERO FASSINO. Quarta fila !

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, scusate, stiamo lavorando; cerchiamo di trovare, in una giornata complicata, delle soluzioni. Non complichiamo le cose con delle sciocchezze. Non serve a niente.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	406
Votanti	405
Astenuti	1
Maggioranza	203
Hanno votato sì	184
Hanno votato no ..	221).

L'emendamento Stradiotto 1.2 è precluso.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Stradiotto 2.5.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, vorrei fare una precisazione perché sento dagli interventi dei colleghi parlamentari una sorta di rivalsa continua contro il Governo che non avrebbe fatto e non avrebbe detto; viene quasi lamentata un'assenza o un'incompetenza per quello che si è scritto.

Vorrei tranquillizzare l'Assemblea, soprattutto i colleghi dell'opposizione, sul

contenuto di questo decreto, che è stato presentato alle Camere. C'è già stata una fase di confronto con gli uffici di Bruxelles, che non hanno avuto nulla da eccepire sul contenuto e su quanto è stato scritto e previsto dal Governo italiano. Quindi, capisco le preoccupazioni, capisco le discussioni, ma, in seguito ad una analisi preventiva effettuata con gli uffici competenti dell'Unione europea, non è stato fatto alcun tipo di osservazione sul contenuto di questo testo. Quindi, vorrei che questo tranquillizzasse tutti coloro che temono possano esserci ulteriori complicazioni rispetto all'iter di questa procedura che stiamo attivando per il recupero di somme dalla categoria come richiesto dalla Comunità europea.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Stradiotto. Ne ha facoltà.

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho presentato l'emendamento 2.5, insieme ai precedenti ed ai successivi, allo scopo di rendere più chiara questa norma. Si tratta di chiarire che il recupero delle somme è effettuato nei confronti delle imprese beneficiarie che, alla data di formazione degli elenchi di cui al comma 2, risultano ancora iscritte all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298. Non si tratta di emendamenti ostruzionistici ma di emendamenti finalizzati a migliorare il testo del decreto-legge. Credo che, se il relatore ed il rappresentante del Governo accogliessero questa nostra proposta, sarebbe un bene per tutti e soprattutto per gli autotrasportatori.

Ricordo che questo provvedimento riguarda, potenzialmente, circa 200.000 ditte (ma vi sono stime che ne contano molte di più). Il dato certo è che nei tre anni di cui parliamo, dal 1992 al 1994, sono stati stanziati 1.470 miliardi anche se la stima di quanto erogato potrebbe essere molto maggiore.

Ci siamo spesi prima al Senato, poi, in Commissione e, questa mattina, in Assem-

blea perché venisse introdotta una sorta di rateizzazione della restituzione poiché non tutti gli operatori possono avere le stesse disponibilità finanziarie. Ci siamo impegnati anche per vedere se fosse possibile escludere quelle imprese che hanno cessato la loro attività perché, oggettivamente, oggi, chi ha cessato l'attività non crea un pericolo in termini di concorrenza. In questo modo vengono fugati anche i dubbi dell'Antitrust. Tuttavia, questo discorso non è stato recepito dal Governo, ma, se volesse, sarebbe ancora in tempo a farlo.

Credo che, se non vi saranno interventi di sostegno molto forti, per molte imprese sarà inevitabile ricorrere all'indebitamento per far fronte alla restituzione.

Ritengo inoltre, che, se il Governo avesse voluto occuparsi della guida del paese e prestare attenzione anche a questo settore (che considero una parte debole del paese: penso ai tanti padroncini ed ai tanti autotrasportatori in difficoltà), sarebbe stato necessario pensare ad una sorta di fondo di garanzia per facilitare agli operatori l'accesso al credito oppure ipotizzare anche provvedimenti di significativa riduzione dei costi di esercizio.

Questo ci saremmo aspettati dal Governo, che purtroppo è sordo (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo, dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, Misto-Comunisti italiani*).

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, vorrei semplicemente replicare che l'onorevole Stradiotto con questo suo suggerimento di modifica probabilmente intendeva individuare, molto precisamente, i soggetti delle azioni di recupero del *bonus* fiscale. Si tratta solo di mettersi d'accordo nel senso che, al Senato, anche per volontà e determinazione dell'opposizione, insieme alla maggioranza, sono stati approvati alcuni emen-

damenti che hanno già identificato ed individuato la categoria ed i soggetti su cui recuperare le somme. In particolare, all'articolo 2, comma 2, abbiamo già stabilito che « Sono escluse dalla restituzione le imprese che abbiano provveduto alla cessazione definitiva dell'attività, oltre che alla cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, anteriormente alla data del 20 marzo 2002 ». Quindi, il Parlamento stesso ha già apportato delle modifiche che identificano la platea dei soggetti esclusi dalla restituzione. Credo si debba tenere una sola posizione e non si possano continuamente modificare i contenuti di un decreto-legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, ho sempre apprezzato quando il Governo interviene in aula ed interloquisce con i deputati in base alle argomentazioni da questi proposte. Vorrei tuttavia ricordare al collega Mammola, soprattutto per la precisazione precedente, che analoga dichiarazione venne fatta dal Governo al Senato quando quel ramo del Parlamento iniziò l'esame del decreto-legge in esame; in sostanza si era allora detto ai senatori di non preoccuparsi perché il testo andava bene così come veniva presentato e che, pertanto, non erano necessarie modifiche in quanto esso aveva ottenuto il *placet* dei competenti uffici della Commissione, del Ministero e di quanti altri erano deputati ad affrontare la materia trattata dal provvedimento. Tuttavia, proprio le argomentazioni portate ora dal sottosegretario Mammola, vere, dimostrano come il lavoro svolto dal Senato, che non ha tenuto conto della immutabilità del decreto-legge e che ha apportato effettivi miglioramenti al testo, sia la strada da seguire; ebbene, questa è proprio la strada che, tramite gli emendamenti da noi presentati, stiamo tentando di seguire anche alla Camera.

Come già detto, alcune incongruenze sono state già corrette dal Senato, in quanto il testo originario — forse perché

con poca avvedutezza, forse per il modo leggermente superficiale con cui il Governo ormai adotta i decreti-legge ed affronta i problemi inerenti alla legislazione — prevedeva che all'obbligo di restituzione fossero soggette persino le imprese che avevano provveduto alla cancellazione dall'albo negli anni 1993, 1994 e 1995, ma anche sette, sei, cinque o tre mesi fa: in sostanza, anche imprese non più esistenti. Per tale previsione, imprese acquirenti di un ramo di impresa, o di una intera azienda, si sarebbero trovate a dover restituire un credito di imposta che, invece, era stato percepito da altri soggetti, da altre aziende. Questo prevedeva il testo originario del decreto-legge.

Voi fate un esempio: se un soggetto ha acquistato nel 1995 un'impresa che aveva 10 camion, oggi si sarebbe trovato, qualora il provvedimento non fosse stato emendato, a ricevere una cartella con la quale gli sarebbero stati chiesti in restituzione 200 milioni, per soldi che, però, non aveva mai effettivamente ricevuto. Se quell'impresa avesse avuto invece 100 camion, si sarebbe vista recapitare una richiesta di rimborso di 2 miliardi di vecchie lire, sempre per soldi che non ha preso direttamente ma di cui si è avvantaggiata un'impresa che non esiste più, e che magari non esiste più da 7 o 8 anni. Anche in quell'occasione il Governo ha sostenuto che il testo andava bene così come era: gli uffici della Commissione erano stati tranquillizzanti, e non bisognava quindi modificare il provvedimento. Se cioè il decreto-legge fosse stato approvato nel testo originale, e se anche oggi non vengono accolte almeno altre tre modifiche da noi proposte, corriamo il rischio di far giungere alle imprese richieste di rimborso che le porteranno al fallimento, anche se le stesse non hanno commesso alcun fatto illecito, bensì solo acquistato un'azienda che anni prima (negli anni 1992, 1993 e 1994) aveva ricevuto un beneficio sotto forma di credito di imposta. Queste, magari, possono essere addirittura nuove imprese che si sono iscritte all'albo dell'autotrasporto nel 1998, nel 1999 o addirittura nell'aprile o nel maggio del 2002!

Ecco perché è indispensabile che alcuni accorgimenti vengano ulteriormente apportati per perfezionare il provvedimento al nostro esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, compito del Presidente è anche quello di cercare di far orientare i colleghi nei meandri della programmazione dei lavori parlamentari. Vedo con preoccupazione, rispetto al calendario vigente, che, se si continua oltre misura questa pratica di interventi continui — che non voglio definire per non entrare nel dibattito politico, ma che mi sembra comunque complichino un po' le cose —, nella giornata odierna si rischia di non riuscire a concludere nulla.

Allora, vorrei interpellare pubblicamente i presidenti di gruppo dell'opposizione, per capire se sia possibile individuare un percorso che eviti un'estenuante quanto improduttiva giornata ai parlamentari.

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare.

BENITO PAOLONE. Sull'ordine lavori?

PRESIDENTE. Per rispondere, credo, al Presidente! Prego, onorevole Boccia. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, ritengo che la sua iniziativa sia sicuramente di buon senso e ci aiuti a lavorare in maniera efficace. Certamente, questo provvedimento, in un quadro di certezza dei lavori parlamentari, può essere concluso questa mattina, dopodiché si potrebbe anche approvare il provvedimento relativo all'anagrafe degli elettori residenti all'estero. Credo che ciò ci consenta di concludere la mattinata lavorando efficacemente e di rinviare l'esame dei restanti provvedimenti alla prossima settimana. In questo senso, il gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo è disponibile.

RENZO INNOCENTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO INNOCENTI. Signor Presidente, il collega Boccia mi ha preceduto; vi è, infatti, una piena identità e una comunanza di vedute rispetto a ciò che egli ha detto. Pertanto, mi limito solamente a dire che anche il nostro gruppo è disponibile a concludere l'esame di questo provvedimento ed a passare all'esame del disegno di legge sulla ridefinizione dell'anagrafe degli italiani residenti all'estero, rinviando l'esame del decreto-legge sull'immigrazione e gli altri punti previsti all'ordine del giorno al calendario della settimana prossima.

MARCO BOATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCO BOATO. Signor Presidente, lei ci ha chiesto di collaborare per trovare un punto di equilibrio e rendere produttivi i nostri lavori. Mi sembra che le proposte testé avanzate consentano di raggiungere questo punto di equilibrio e credo che, per quanto ci riguarda, possiamo aderirvi.

PRESIDENTE. Chiederei a qualcuno della maggioranza di esprimersi, perché non è una decisione che posso prendere in solitudine. Non che soffra di solitudine...

ANTONIO LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, come ha potuto constatare, lei non è mai solo ed è proprio per questo che...

PRESIDENTE. A volte è meglio soli... (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Comunisti italiani*)!

ANTONIO LEONE. ...esprimo l'assenso del gruppo di Forza Italia alla soluzione adottata.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Cè mi ha posto una questione relativa all'or-

dine del giorno, naturalmente convocherò una Conferenza dei presidenti di gruppo, per decidere come procedere la prossima settimana.

Nell'anticipare che la riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, come richiesto dall'onorevole Cè, si terrà alle 17, vi chiederei di concludere per le ore 14 l'esame dei disegni di legge n. 2667 e n. 2255 previsti all'ordine del giorno, rispetto ai quali vi sono pochissimi emendamenti e su cui in Assemblea non vi è alcun tipo di « contenzioso ».

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradiotto 2.5, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	427
Votanti	426
Astenuti	1
Maggioranza	214
Hanno votato sì	193
Hanno votato no ..	233).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradiotto 2.6, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	433
Votanti	432
Astenuti	1
Maggioranza	217
Hanno votato sì	196
Hanno votato no ..	236).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradiotto 2.7, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	423
Votanti	422
Astenuti	1
Maggioranza	212
Hanno votato sì	191
Hanno votato no ..	231).

Prendo atto che i dispositivi di voto degli onorevoli Camo e Carbonella non hanno funzionato.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, mi spiace che la maggioranza non abbia voluto accogliere un emendamento di sostanza come l'emendamento Stradiotto 2.5. Tuttavia, ritengo ancora più necessario approvare gli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12 che consentirebbero di dimensionare l'effettiva quantità del rimborso del credito d'imposta dovuto al differenziale degli aiuti erogati alle diverse categorie di autotrasportatori nei vari paesi europei. Faccio un esempio: l'autotrasportatore belga, francese, danese ha ottenuto contributi pari a 1.000 lire; gli autotrasportatori italiani hanno avuto, grazie al credito d'imposta, un contributo pari a 2.500 lire. Con il meccanismo previsto dal decreto-legge si chiede all'autotrasporto italiano di rimborsare almeno 2.500 lire. Con l'emendamento proposto si propone di quantificare la restituzione in 1.500 lire, pari al differenziale di quanto avuto rispetto agli altri competitori.

Signor Presidente, durante la discussione generale in Commissione è stato proposto un ritorno al passato che, peraltro, avevo sommessamente chiesto ai colleghi di non compiere. Ho sentito richiamare su tali questioni, in aula ed in Commissione, le responsabilità dei precedenti Governi: coloro che sono oggi maggioranza non hanno responsabilità. Credo, dunque, valga la pena far sapere ai col-

leghi che il credito di imposta di cui parliamo, riferito agli anni 1992, 1993 e 1994, porta le firme dei ministri dei trasporti dell'epoca. Mi riferisco all'onorevole Bernini, all'onorevole Raffaele Costa, che credo gli esponenti della maggioranza riconoscano tra uno dei loro colleghi, ed all'onorevole Publio Fiori, attualmente deputato della maggioranza. *Dulcis in fundo*, il ministro delle finanze dell'epoca che approvò questo credito di imposta era un certo onorevole Giulio Tremonti. Non so se qualcuno lo ricorda, ma è ministro anche oggi (*Commenti dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*)! È vero: Tremonti non era stato eletto nel centro-destra, ma tra i Popolari-Patto Segni. Però, dopo una settimana ha cambiato bandiera per diventare ministro (*Una voce dai banchi del gruppo di Forza Italia*: «Ha fatto bene!») e preparare il decreto che è all'origine di tanti danni che oggi stiamo cercando di rimediare (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*). So che la verità è difficile, ma questi sono i nomi dei tre ministri dei trasporti e del ministro delle finanze responsabili di questo provvedimento oggi sotto accusa per illegittimità da parte della Corte (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Gibelli. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, sarebbe opportuno ricordare all'Assemblea e, in particolare, all'onorevole Duca come sono andati i fatti. Oggi siamo qui a chiedere la restituzione di un contributo, sotto forma di un vecchio provvedimento che riguardava il credito d'imposta, ad alcuni lavoratori per responsabilità dello Stato e, quindi, del Governo. Ci troviamo a votare un provvedimento di natura retroattiva perché la Comunità europea ci ha chiesto di intervenire in questa direzione e comprendo le necessità del Governo di intervenire in merito a un provvedimento di questo tipo.

Ricordo che il provvedimento riguarda circa 100 mila utenti. Vi è la necessità — e su questo chiedo al Governo un impegno formale — che vengano adottati, per il futuro, provvedimenti che permettano al settore dell'autotrasporto, in modo particolare ai piccoli imprenditori, agevolazioni compatibili con le direttive europee. Mi riferisco, ad esempio, alla possibilità riguardante la defiscalizzazione sui prodotti energetici, già in discussione in Commissione europea dal 1997, ed alla possibilità di intervenire attraverso le direttive previste dal Libro bianco che individua la necessità di attuare una politica fiscale e tariffaria più mirata e più competitiva che rifletta chiaramente i reali costi dei trasporti. Ciò per non incappare in un problema.

Il problema è costituito dal fatto che chiediamo ad alcuni imprenditori di versare delle somme perché ce lo chiede la Comunità europea, ma non in maniera indifferenziata. Infatti, l'articolo 2 prevede, ad esempio, che siano escluse le imprese acquirenti di aziende che abbiano cessato l'attività in conseguenza di tali vendite per atti stipulati oltre il 20 marzo 2002 oppure le imprese che, entro la medesima data, abbiano acquisito rami di azienda che abbiano proseguito l'attività: ciò vuol dire che siamo nella condizione di poter operare una differenziazione.

Chiedo al Governo di impegnarsi solennemente nella direzione di garantire una via di uscita ad un settore fortemente mortificato e il mio emendamento 2.4 va esattamente in quella direzione: la necessità di limitare il recupero fiscale solo alla parte eccedente analoghi provvedimenti di natura fiscale di altri paesi della Comunità europea. Quindi, chiedo formalmente un impegno del Governo in questa direzione.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, voteremo a favore degli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12 e debbo dare atto al collega Gibelli di aver colto

una questione centrale, pur nella rigidità dell'esecuzione della Corte di giustizia, relativamente alla decisione che ci obbliga, sostanzialmente, a percorrere questa strada. Colleghi, la cosa grave è che il Governo non colga questa opportunità per introdurre elementi di compensazione. Attraverso il meccanismo della restituzione, il Governo viene in possesso di un miliardo di euro e ci troviamo di fronte ad altre situazioni europee che prevedevano integrazioni di altra natura.

Quello che si chiede è un provvedimento compensativo in modo tale che si eviti a questo settore di trovarsi in una situazione di estrema difficoltà, che si ripercuoterà su questo comparto — credo in breve tempo — determinando una semiparalisi e difficoltà, tra l'altro, per il sistema paese. La verità è che da parte del Governo sussiste una visione burocratica; vi è stato uno sforzo al Senato; poteva e potrebbe esserci un accoglimento; noi lo auspichiamo, degli identici emendamenti in esame; invece è stato pronunciato un diniego dal Governo che, in questa direzione, sbaglia; infine, manca una politica complessiva. Ripeto: questo sforzo non sarebbe stato esaustivo ma certamente sarebbe andato incontro alle esigenze di questo comparto e le avrebbe affrontate, anche se non dico che le avrebbe risolte.

La verità è che si ignora qualsiasi indicazione che venga dal Parlamento anche quando scaturisce da settori della maggioranza. Comunque, riteniamo che gli identici emendamenti in esame siano validi e per tali motivi esprimeremo un voto favorevole.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Adduce. Ne ha facoltà.

SALVATORE ADDUCE. Signor Presidente, intervengo solo per confermare che gli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12 circoscrivono la platea dei soggetti interessati alla restituzione, risolvendo due problemi: uno di carattere generale di equità e di giustizia, e l'altro di

evitare un possibile e prevedibile contenzioso.

Da questo punto di vista, la sordità del Governo e le spiegazioni del sottosegretario Mammola non paiono sufficienti a convincerci e, quindi, insistiamo perché si possa risolvere positivamente questo problema.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. C'è un'intesa, Presidente !

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, parlerò solo questa volta a titolo personale e, poi, visto che la maggioranza non interviene, non insisterò più. Gli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12 al nostro esame vanno davvero incontro agli autotrasportatori italiani e non capisco perché il Governo sia contrario, cioè, a far pagare solamente la cifra eccedente a quella che gli altri autotrasportatori europei hanno avuto nei loro paesi.

Rifletteteci, perché sappiamo come è andata tale questione. All'inizio, nel 1994, il ministro Tremonti, da euro scettico, ci ha detto: adottiamo un provvedimento, tanto passerà. Non passa ! In questi mesi ha detto agli autotrasportatori che non pagheranno niente.

Ora non si può seguire la politica di allargare le braccia; cerchiamo almeno, all'interno di un decreto che dà una mazzata terribile agli autotrasportatori italiani, di rimediare a qualche danno e ciò può avvenire attraverso questo emendamento.

Quindi, invito il Governo a svolgere una riflessione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Guido Giuseppe Rossi. Ne ha facoltà.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Intervengo, in quanto cofirmatario dell'emendamento

Gibelli 2.4, per evidenziare le ragioni che hanno indotto la Lega nord Padania ad attivarsi in difesa del settore dell'autotrasporto italiano. Lo abbiamo fatto perché si tratta di un settore dell'artigianato, che si basa sulla piccola e media impresa, che ha caratteristiche differenti rispetto alle situazioni esistenti negli altri paesi europei e, soprattutto, perché è un settore che riguarda le merci e la competitività del nostro sistema economico, italiano e, in particolar modo, padano. Dunque, la Lega è intervenuta chiaramente, trattandosi di una via di uscita, che può porci in una situazione dialettica all'interno dell'Unione europea.

Negli anni passati, sono stati fatti degli errori che coinvolgono, in maniera pesante, anche i Governi dell'Ulivo; infatti, la sentenza di condanna della Corte di giustizia europea è datata 1998. Probabilmente, in quell'occasione, un'azione più incisiva da parte del Governo italiano avrebbe potuto produrre già dei risultati.

Questa è l'Europa; ma Europa vuole dire anche tutelare gli interessi dell'economia italiana rispetto ai nostri partner europei.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Chiedo pochi minuti di attenzione soprattutto ai colleghi della maggioranza, in quanto intendo sensibilizzarli su un tema molto delicato.

Si tratta di coniugare due esigenze. Infatti, occorre andare incontro alla richiesta dell'Unione europea di porre rimedio ad una situazione che si è creata per colpa di un precedente Governo, ma non lo si può fare scaricando gli oneri direttamente sugli autotrasportatori. Credo che ognuno di voi, pensando al proprio collegio, possa aver presente la situazione di lavoratori che si trovano in condizioni di lavoro veramente disperate e che noi, in questo modo, stiamo aggravando.

La richiesta che rivolgiamo al Governo è, dunque, quella di intervenire, attraverso

un meccanismo di compensazione, al fine di alleviare il carico esistente sulla stragrande maggioranza di questi autotrasportatori. Stiamo parlando – lo ribadisco – di piccoli autotrasportatori, dei « padroncini »; non stiamo facendo un discorso relativo all'intero comparto in senso lato.

Vi invito, quindi, a considerare con molta attenzione questo emendamento, in quanto ci troviamo in un momento delicato, occorre fornire risposte al paese e questa potrebbe essere una risposta per evitare un contenzioso che esporrebbe il nostro Governo ad accuse che non sono da imputare all'azione dello stesso.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, vorrei ricondurre la discussione nell'ambito dell'emendamento e, soprattutto, delle considerazioni che ho sentito svolgere. Infatti, ritengo si stia utilizzando la discussione di un provvedimento che il Governo italiano, in forza di una disposizione comunitaria, è stato obbligato ad adottare per aprire una caccia alle streghe e una serie di discussioni che, se i colleghi del centrosinistra ritengono opportuno, possiamo anche aprire.

Se si dovesse fare...

MAURA COSSUTTA. È la Lega !

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. ...una caccia per individuare di chi sono le responsabilità, rispetto al problema di cui oggi stiamo discutendo, potremmo andare molto lontano e potremmo perdere una giornata intera.

Questo è un provvedimento che il Governo ha adottato e che temeva di dover adottare: fino all'ultimo momento, nelle discussioni con la Comunità europea, si è cercato di evitare di arrivare all'azione di recupero. Il ministro Bersani, che vedo

seduto in aula, aveva firmato, nella scorsa legislatura, un analogo disegno di legge che è stato presentato alle aule parlamentari dal precedente Governo e che aveva lo stesso contenuto, prevedendo *grosso modo* le medesime forme di recupero. Il centro-sinistra non ha fatto mai discutere, nella scorsa legislatura, quel disegno di legge, che è rimasto nei cassetti della segreteria della Commissione lavori pubblici del Senato.

Quindi, non siamo di fronte una spada di Damocle – come qualcuno, stamattina, ha definito il problema – che il Governo si è trovato sulla testa improvvisamente ed inconsciamente. La sinistra sapeva, ben prima di noi, che il problema c'era; sapevamo benissimo che avremmo dovuto affrontarlo noi, se non lo aveste fatto voi. E così è. Ma non è l'ambito della discussione di questa mattina.

Stiamo parlando di un provvedimento a cui noi siamo tenuti e che dovevamo adottare per non incorrere in ulteriori sanzioni a livello comunitario. Credo che un Governo responsabile, chiamato a rispondere della restituzione da parte della categoria degli autotrasportatori degli importi che conosciamo, non possa non ottemperare a una richiesta di Bruxelles che, in caso contrario, ci avrebbe portato ad ulteriori sanzioni e, quindi, ad un appesantimento del bilancio dello Stato. Dunque, abbiamo adottato questo provvedimento. Come detto in precedenza, il testo è stato anche fatto valutare dagli uffici competenti di Bruxelles: ci siamo confrontati e li abbiamo convinti della bontà dell'azione da noi intrapresa.

Se vogliamo dirla tutta, un emendamento come quello proposto dall'onorevole Gibelli – e io lo capisco – e ripreso parimenti dai colleghi dell'opposizione, di fatto, comprometterebbe, in maniera totale, l'effettiva possibilità di determinare con certezza non chi debba restituire i soldi ma, a questo punto, quanto si dovrebbe restituire: infatti, ci si dovrebbe confrontare con disposizioni di altri paesi; probabilmente troveremmo disposizioni differenti e, quindi, si dovrebbero verifi-