

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

141.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 MAGGIO 2002

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDI

DEL PRESIDENTE **PIER FERDINANDO CASINI**

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO V-XVI*RESOCONTO STENOGRAFICO* 1-106

	PAG.		PAG.
Sul processo verbale	1	Disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 36 del 2002: Obblighi comunitari in materia di autotrasporto (approvato dal Senato) (A.C. 2667) (Seguito della discussione e approvazione) .	5
Presidente	1		
Giachetti Roberto (MARGH-U)	1		
Missioni	2	<i>(Esame articolo unico – A.C. 2667)</i>	5
Convalida di deputati	2	Presidente	5, 32, 33, 43
Parlamento in seduta comune (Annunzio della convocazione)	5	Adduce Salvatore (DS-U)	37, 46
Preavviso di votazioni elettroniche	5	Albonetti Gabriele (DS-U)	12
		Bellillo Katia (Misto-Com.it)	38
		Boato Marco (Misto-Verdi-U)	44
		Boccia Antonio (MARGH-U)	33, 43

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

	PAG.		PAG.
Caparini Davide (LNP)	47	(Coordinamento — A.C. 2667)	60
Cè Alessandro (LNP)	49	Presidente	60
Di Gioia Lello (Misto-SDI)	39	(Votazione finale e approvazione — A.C. 2667) .	61
Duca Eugenio (DS-U)	35, 42, 45, 52	Presidente	61
Giachetti Roberto (MARGH-U)	21	Disegno di legge: Rilevazione dei cittadini	
Gibelli Andrea (LNP)	45, 51, 52	italiani residenti all'estero (approvato dal	
Grandi Alfiero (DS-U)	36	Senato) (A.C. 2255) (Seguito della discus-	
Labate Grazia (DS-U)	29	sione e approvazione)	61
La Russa Ignazio (AN)	50	(Esame articoli — A.C. 2255)	61
Leone Antonio (FI)	31, 44	Presidente	61
Lusetti Renzo (MARGH-U)	19	(Esame articolo 1 — A.C. 2255)	61
Innocenti Renzo (DS-U)	32, 44	Presidente	61
Mammola Paolo, <i>Sottosegretario per le in-</i>		(Esame articolo 2 — A.C. 2255)	61
<i>frastrutture e i trasporti</i>	34, 41, 42, 48, 51	Presidente	61
Mantini Pierluigi (MARGH-U)	15	(Esame articolo 3 — A.C. 2255)	62
Martini Luigi (AN), <i>Relatore</i>	34	Presidente	62
Mazzarello Graziano (DS-U)	38, 47	(Esame articolo 4 — A.C. 2255)	62
Panattoni Giorgio (DS-U)	26, 40	Presidente	62
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	11, 46	(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 2255) ..	62
Pistone Gabriella (Misto-Com.it)	24	Presidente	62
Raffaldini Franco (DS-U)	6	Bianchi Giovanni (MARGH-U)	62
Rognoni Carlo (DS-U)	36	Calzolaio Valerio (DS-U)	62
Rossi Guido Giuseppe (LNP)	47	Cristaldi Nicolò (AN)	62
Ruggeri Ruggero (MARGH-U)	39	Naro Giuseppe (UDC)	62
Stradiotto Marco (MARGH-U)	34, 41, 52	Tremaglia Mirko, <i>Ministro per gli italiani</i>	
Susini Marco (DS-U)	8, 37	<i>nel mondo</i>	62
Tidei Pietro (DS-U)	16, 40	(Votazione finale e approvazione — A.C. 2255) .	62
(Esame ordini del giorno — A.C. 2667)	54	Presidente	62
Presidente	54	Sull'ordine dei lavori e per la risposta a	
Duca Eugenio (DS-U)	54	strumenti del sindacato ispettivo	63
Mammola Paolo, <i>Sottosegretario per le in-</i>		Presidente	63
<i>frastrutture e i trasporti</i>	54, 55	Battaglia Augusto (DS-U)	63
Raffaldini Franco (DS-U)	54	Biondi Alfredo (FI)	64
(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 2667) ..	57	Giachetti Roberto (MARGH-U)	63
Presidente	57	Grillini Franco (DS-U)	64
Cristaldi Nicolò (AN)	57	Lisi Ugo (AN)	64
De Laurentiis Rodolfo (UDC)	60	Loddo Santino Adamo (MARGH-U)	65
Duca Eugenio (DS-U)	60	Pepe Luigi (MARGH-U)	64
Di Gioia Lello (Misto-SDI)	58	Rossi Guido Giuseppe (LNP)	65
Gibelli Andrea (LNP)	59	Rotundo Antonio (DS-U)	63
La Malfa Giorgio (Misto)	58	Strano Nino (AN)	63, 66
Muratori Luigi (FI)	59	Zacchera Marco (AN)	65
Panattoni Giorgio (DS-U)	59		
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	58		
Raffaldini Franco (DS-U)	57		

	PAG.		PAG.
<i>(La seduta, sospesa alle 14,20, è ripresa alle 15,30)</i>	66	Galati Giuseppe, <i>Sottosegretario per le attività produttive</i>	79
Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	66	Mazzarello Graziano (DS-U)	79, 80
Interpellanze urgenti (Svolgimento)	66	<i>(Gestione della società «Erga» del gruppo Enel – n. 2-00270)</i>	80
<i>(Finanziamenti per la scuola internazionale di talassemia a Pesaro – n. 2-00276)</i>	66	Galati Giuseppe, <i>Sottosegretario per le attività produttive</i>	80
Lusetti Renzo (MARGH-U)	67	Volontè Luca (UDC)	81
Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	66	<i>(Problemi occupazionali legati alla crisi del polo aquilano delle telecomunicazioni – n. 2-00312)</i>	82
<i>(Attività dei centri islamici – n. 2-00311)</i> ...	68	Cialente Massimo (DS-U)	82, 84
Gibelli Andrea (LNP)	70	Galati Giuseppe, <i>Sottosegretario per le attività produttive</i>	84
Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	68	<i>(Salvaguardia del parco archeologico di Crotone messo a rischio dal cantiere Agip-Eni di Capo Colonna – n. 2-00322)</i>	87
<i>(Controllo del traffico aereo nei cieli di Padova – n. 2-00301)</i>	71	Bianchi Dorina (UDC)	87, 91
Berselli Filippo, <i>Sottosegretario per la difesa</i>	72	Sgarbi Vittorio, <i>Sottosegretario per i beni e le attività culturali</i>	88
Saia Maurizio (AN)	74	<i>(Dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei ministri sulle intenzioni delle forze di opposizione – n. 2-00321)</i>	91
<i>(La seduta, sospesa alle 16,15, è ripresa alle 18)</i>	75	Castagnetti Pierluigi (MARGH-U)	91
Sull'ordine dei lavori	75	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	93
Presidente	75	Spini Valdo (DS-U)	97
Informativa urgente del Governo sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia	75	Sull'ordine dei lavori	99
Presidente	75	Presidente	99
Castagnetti Pierluigi (MARGH-U)	78	Ordine del giorno della seduta di domani .	100
Cicu Salvatore, <i>Sottosegretario per la difesa</i> .	76	Dichiarazioni di voto finale dei deputati Nicolò Cristaldi, Lello Di Gioia e Luigi Muratori (A.C. 2667)	101
Cossiga Giuseppe (FI)	77	Dichiarazioni di voto finale dei deputati Giovanni Bianchi, Nicolò Cristaldi, Giuseppe Naro e Valerio Calzolaio (A.C. 2255)	103
Ramponi Luigi (AN)	78	Considerazioni conclusive del ministro Mirko Tremaglia (A.C. 2255)	105
Rotundo Antonio (DS-U)	77	<i>ERRATA CORRIGE</i>	106
Volontè Luca (UDC)	78	Votazioni elettroniche (Schema) . <i>Votazioni I-XVIII</i>	
<i>(La seduta, sospesa alle 18,15, è ripresa alle 18,30)</i>	79		
Ripresa svolgimento interpellanze urgenti ..	79		
<i>(Problemi occupazionali derivanti dalla vendita del gruppo Marconi – 2-00274)</i>	79		

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

RESOCONTO SOMMARIO

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA**

La seduta comincia alle 9,30.

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

Sul processo verbale.

Dopo un intervento del deputato Giachetti per chiarire il pensiero da lui espresso in un intervento pronunziato nella seduta di ieri, la Camera approva il processo verbale.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono settantatré.

Convalida di deputati.

(Vedi resoconto stenografico pag. 2).

Annunzio della convocazione del Parlamento in seduta comune.

(Vedi resoconto stenografico pag. 5).

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per eventuali votazioni elettroniche.

Seguito della discussione del disegno di legge S. 1268, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 36 del 2002: Obblighi comunitari in materia di autotrasporto (approvato dal Senato) (2667).

PRESIDENTE passa all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, avvertendo che gli emendamenti presentati si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge.

Avverte che le Commissioni I e V hanno espresso i prescritti pareri.

FRANCO RAFFALDINI osserva che gli emendamenti presentati dall'opposizione sono volti a migliorare ulteriormente il testo del decreto-legge, già opportunamente modificato dal Senato, con particolare riferimento ai tempi delle previste procedure e ad un ampliamento della platea dei soggetti chiamati alla restituzione del *bonus* fiscale. Ritiene, comunque, che l'Esecutivo debba predisporre misure efficaci e di ampio respiro a favore dell'intero settore dei trasporti, che versa in una situazione estremamente grave.

MARCO SUSINI lamenta preliminarmente l'impreparazione e la disattenzione mostrate da autorevoli esponenti del Governo nei confronti dei problemi che interessano il comparto dell'autotrasporto di merci, la cui situazione richiederebbe invece l'attuazione di una politica in grado di renderlo competitivo: infatti, sebbene il Senato abbia apportato modifiche migliorative al testo del provvedimento d'urgenza in esame, restano irrisolte, tra le altre, le delicate questioni dei valichi alpini, dei cosiddetti eco-punti e della riduzione del costo dei carburanti.

GIORGIO PASETTO, osservato preliminarmente che il provvedimento d'urgenza in esame rappresenta un atto dovuto per dare attuazione a determinazioni assunte dalla Commissione europea e confermate da una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione, paventa le deleterie conseguenze che il perdurare di una carenza di iniziative da parte dell'Esercito potrebbe determinare per il comparto dell'autotrasporto. Rilevata, in particolare, l'opportunità di prevedere una più elastica rateizzazione dei pagamenti, lamenta la mancata attuazione, da parte del Governo, di una seria politica di programmazione, come richiesto dagli operatori del settore.

GABRIELE ALBONETTI, lamentata la mancata attuazione da parte del Governo di una politica organica che risolva i delicati problemi che interessano il settore dell'autotrasporto di merci, stigmatizza, in particolare, il comportamento dei ministri Tremonti e Buttiglione, che hanno illuso le aziende beneficiarie del *bonus* fiscale concesso negli anni 1992-1994, nonostante tale agevolazione sia stata riconosciuta in contrasto con il regime comunitario in materia di aiuti di Stato.

PIERLUIGI MANTINI, pur ritenendo che la conversione in legge del provvedimento d'urgenza in esame rappresenti un atto dovuto, stante l'avvio di una procedura di infrazione a carico dell'Italia in seguito ad una sentenza della Corte di giustizia europea, lamenta la mancata attuazione, da parte del Governo, di interventi strategici finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità ed al rinnovo del parco automezzi in una logica di minore impatto ambientale: preannunzia pertanto un orientamento contrario al disegno di legge di conversione in discussione.

PIETRO TIDEI, pur comprendendo la necessità di ottemperare agli obblighi comunitari in materia di autotrasporto, giudica il provvedimento d'urgenza inidoneo a risolvere i gravi problemi del settore; si prevede, tra l'altro, una procedura di recupero del *bonus* fiscale iniqua e penaliz-

zante per le piccole e medie imprese e per l'intera categoria degli autotrasportatori. Lamenta, infine, l'assenza di una strategia globale di settore che possa favorire una reale interconnessione con l'Europa.

RENZO LUSETTI, sottolineato preliminarmente che le proposte emendative presentate dall'opposizione al provvedimento d'urgenza in esame non perseguono intenti ostruzionistici, lamenta, in generale, la mancata adozione, da parte dell'Esecutivo, di misure di sostegno per il settore dell'autotrasporto, che risulta così gravemente penalizzato. Auspica, quindi, che il Governo accetti almeno gli ordini del giorno presentati.

ROBERTO GIACHETTI ritiene che il Governo avrebbe dovuto attuare interventi più organici a favore del settore dell'autotrasporto anziché limitarsi all'adozione di un provvedimento d'urgenza che, pur ottemperando ad obblighi comunitari, rischia di accentuare la situazione di difficoltà delle imprese operanti nel comparto. Auspica quindi una riflessione, da parte dell'Esecutivo sulle problematiche connesse, tra l'altro, al costo dei carburanti ed alla realizzazione di adeguate infrastrutture, al fine di creare le condizioni per un'effettiva integrazione nel mercato europeo.

GABRIELLA PISTONE, nel lamentare che l'Esecutivo non sembra voler garantire adeguate prospettive al settore dell'autotrasporto, che potrebbe invece svolgere un ruolo trainante per lo sviluppo economico del Paese, sottolinea l'impreparazione e la superficialità mostrate dal Governo relativamente alla restituzione del *bonus* fiscale concesso negli anni 1992-1994.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI

GABRIELLA PISTONE ritiene inoltre necessario che l'Esecutivo avvii celermente un proficuo dialogo con le organizzazioni rappresentative del comparto; auspica, in-

fine, l'approvazione di proposte emendative migliorative del testo del provvedimento d'urgenza in esame.

GIORGIO PANATTONI, sottolineata la prioritaria esigenza di una riforma del settore dell'autotrasporto che ne incrementi la competitività, lamenta la mancata attuazione, da parte dell'Esecutivo, di una politica congiunturale che preveda interventi strategici di medio e di lungo periodo a favore di un settore importante per l'economia del Paese.

GRAZIA LABATE, pur prendendo atto della necessità e dell'urgenza di ottemperare ad obblighi comunitari, esprime rammarico per il fatto che il Governo non abbia predisposto, contestualmente al decreto-legge in esame, strumenti normativi più efficaci per sostenere e rilanciare il comparto dell'autotrasporto. Auspica quindi l'approvazione delle proposte emendative presentate dai deputati del centrosinistra ed invita l'Esecutivo ad assumere precisi impegni a favore delle imprese operanti nel settore.

ANTONIO LEONE chiede, ai sensi dell'articolo 44 del regolamento, la chiusura della discussione sul complesso delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge.

RENZO INNOCENTI si dichiara contrario alla richiesta di chiusura della discussione, rilevando che i deputati dell'opposizione non hanno svolto interventi di carattere ostruzionistico.

PRESIDENTE, ricordato che nella seduta di ieri si è assistito all'esposizione in aula di manifesti, fa presente che la Presidenza non intende tollerare altri simili comportamenti, che si ripropongono con sempre maggiore frequenza e rappresentano un elemento di grave turbativa dell'ordinato svolgimento delle sedute; preannunzia pertanto che, conformemente ai precedenti, escluderà dall'aula i deputati che in futuro dovessero rendersi respon-

sabili di analoghi episodi e proporrà all'Ufficio di Presidenza l'adozione di sanzioni disciplinari nei loro confronti.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva la proposta di chiusura della discussione.

ANTONIO BOCCIA chiede di parlare ai sensi dell'articolo 44, comma 2, del regolamento.

PRESIDENTE non può consentirlo, ritenendo pertinente, nell'attuale fase procedurale, il disposto dell'articolo 85, comma 4, del regolamento.

LUIGI MARTINI, *Relatore*, si rimette al parere del Governo sugli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12 ed esprime parere contrario sulle restanti proposte emendative.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, concorda, esprimendo parere contrario sugli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12.

MARCO STRADIOTTO illustra le finalità del suo emendamento 1.1.

EUGENIO DUCA richiama l'attenzione dell'Assemblea sulla modifica proposta con l'emendamento Stradiotto 1.1, di cui è cofirmatario, che tra l'altro non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato.

CARLO ROGNONI osserva che la restituzione del *bonus* fiscale determinerà effetti economici deleteri sulle piccole e medie imprese di autotrasporto di merci.

ALFIERO GRANDI dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Stradiotto 1.1; non comprende le ragioni del parere contrario espresso su di esso dal relatore e dal rappresentante del Governo.

SALVATORE ADDUCE, nel preannunziare che interverrà per dichiarazione di voto su tutte le proposte emendative pre-

sentate, ritiene incomprensibili le ragioni della contrarietà del Governo all'emendamento Stradiotto 1.1.

MARCO SUSINI ritiene necessario migliorare un provvedimento d'urgenza assolutamente inidoneo a risolvere i problemi dell'autotrasporto.

GRAZIANO MAZZARELLO, lamentato il fatto che relatore e rappresentante del Governo non hanno chiarito le ragioni della loro contrarietà alle proposte emendative presentate, auspica l'accoglimento dell'emendamento in esame.

KATIA BELLILLO dichiara di non comprendere le ragioni per le quali la maggioranza si dimostra contraria ad emendamenti volti a migliorare il testo del provvedimento d'urgenza, che non appare idoneo a risolvere i problemi del settore dell'autotrasporto. Dichiara, quindi, voto favorevole sull'emendamento Stradiotto 1.1.

RUGGERO RUGGERI dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Stradiotto 2.5.

LELLO DI GIOIA, nell'auspicare l'approvazione dell'emendamento Stradiotto 1.1, lamenta il fatto che il Governo non ha voluto avviare una riflessione seria ed un confronto costruttivo con l'opposizione sui problemi dell'autotrasporto.

GIORGIO PANATTONI dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Stradiotto 1.1, volto a chiarire quali siano le imprese di autotrasporto tenute alla restituzione del *bonus* fiscale.

PIETRO TIDEI dichiara di non comprendere le ragioni della contrarietà manifestata dal Governo all'emendamento Stradiotto 1.1, del quale condivide le finalità.

PRESIDENTE avverte che il gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo ha chiesto la votazione nominale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Stradiotto 1.1.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, sottolinea che gli organi competenti dell'Unione europea hanno già esaminato il contenuto del provvedimento d'urgenza, non formulando alcun rilievo.

MARCO STRADIOTTO illustra le finalità del suo emendamento 2.5; paventa altresì le deleterie conseguenze che potrebbero derivare dall'atteggiamento di chiusura assunto dal Governo.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, osserva che le modifiche al testo originario del decreto-legge, approvate dal Senato, individuano già con precisione le imprese tenute alla restituzione delle somme erogate sotto forma di agevolazioni fiscali.

EUGENIO DUCA sottolinea l'opportunità di modificare il provvedimento d'urgenza in esame.

PRESIDENTE invita i presidenti di gruppo a pronunciarsi relativamente all'andamento della seduta odierna.

Dopo interventi, a nome dei rispettivi gruppi parlamentari, dei deputati Boccia, Innocenti, Boato e Antonio Leone, il Presidente prende atto che vi è diffuso consenso relativamente all'ipotesi di concludere l'esame del disegno di legge di conversione n. 2667 e di passare successivamente alla trattazione del punto 3 dell'ordine del giorno, da ultimare possibilmente entro le 14.

Preannunzia altresì che la Conferenza dei presidenti di gruppo è convocata per le 17.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Stradiotto 2.5, 2.6 e 2.7.

EUGENIO DUCA invita l'Assemblea ad approvare gli identici emendamenti Raffaldini 2.12, di cui è cofirmatario, e Gibelli 2.4, dei quali richiama le finalità.

ANDREA GIBELLI invita il Governo ad assumere l'impegno formale di attuare interventi volti a favorire il settore dell'autotrasporto, nel senso proposto dal suo emendamento 2.4.

GIORGIO PASETTO manifesta condiscussione per le finalità compensative perseguite dagli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12, sui quali dichiara quindi voto favorevole.

SALVATORE ADDUCE osserva che l'emendamento Raffaldini 2.12, identico all'emendamento Gibelli 2.4, è volto essenzialmente a circoscrivere la platea di coloro che saranno chiamati alla restituzione dei contributi ricevuti.

GRAZIANO MAZZARELLO ritiene incomprendibili le ragioni della contrarietà del Governo agli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI evidenzia le ragioni che hanno indotto i deputati del gruppo della Lega nord Padania a rivolgere l'attenzione ai problemi del settore dell'autotrasporto.

DAVIDE CAPARINI rileva che gli identici emendamenti in esame sono volti a coniugare l'esigenza di ottemperare agli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea con quella di attenuare gli effetti economici della restituzione del *bonus* fiscale concesso alle imprese di autotrasporto.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, ribadito che con l'adozione del decreto-legge in esame il Governo ha inteso scongiurare ulteriori pronunzie sanzionatorie nei confronti dell'Italia da parte di organismi comunitari, sottolinea la necessità di una sollecita conversione in legge del provvedimento d'urgenza, nel testo licenziato dal Senato; assicura comunque che il Governo assumerà le opportune iniziative in favore del settore dell'autotrasporto.

ALESSANDRO CÈ invita il Governo ad assumere una nuova iniziativa in ambito comunitario per verificare l'effettiva praticabilità della soluzione prospettata negli identici emendamenti in esame, sui quali invita l'Esecutivo a modificare il precedente avviso ed a rimettersi all'Assemblea.

IGNAZIO LA RUSSA, giudicate condivisibili le considerazioni svolte dal deputato Cè, invita il Governo a chiarire le ragioni del parere contrario espresso sugli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12: ribadisce altresì che l'intera maggioranza intende sostenere l'autotrasporto italiano.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, ritiene che i presentatori dovrebbero chiarire a quale contributo si intende fare riferimento negli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12, la cui eventuale approvazione rischierebbe comunque di compromettere l'efficacia delle norme del provvedimento d'urgenza.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, approva gli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12; respinge quindi l'emendamento Stradiotto 2.8.

ANDREA GIBELLI ritira il suo emendamento 2.1.

EUGENIO DUCA auspica l'approvazione degli emendamenti Stradiotto 2.9 e Raffaldini 2.14 e 2.15.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Stradiotto 2.9, Raffaldini 2.13, Stradiotto 2.10, Raffaldini 2.14, Molinari 2.11 e Raffaldini 2.15, nonché l'articolo aggiuntivo Stradiotto 2.01 e l'emendamento Raffaldini 3-bis.2.

PRESIDENTE passa alla trattazione degli ordini del giorno presentati.

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

accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Raffaldini n. 1 e Duca n. 2.

EUGENIO DUCA chiede al rappresentante del Governo di riconsiderare il parere espresso sul suo ordine del giorno n. 2.

PRESIDENTE prende atto che il rappresentante del Governo ribadisce il parere già espresso.

EUGENIO DUCA insiste per la votazione.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'ordine del giorno Duca n. 2.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Susini n. 3, Mazzarello n. 4, Lusetti n. 5, Crisci n. 8 e Burtone n. 9; non accetta i restanti ordini del giorno presentati.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli ordini del giorno Susini n. 3, Mazzarello n. 4, Lusetti n. 5, Tidei n. 6, Molinari n. 7, Crisci n. 8 e Burtone n. 9.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

NICOLÒ CRISTALDI chiede che la Presidenza autorizzi la pubblicazione del testo della sua dichiarazione di voto finale in calce al resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE lo consente.

FRANCO RAFFALDINI esprime un orientamento contrario alle norme contenute nel provvedimento d'urgenza.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIO CLEMENTE MASTELLA

FRANCO RAFFALDINI dichiara quindi voto contrario sul disegno di legge di conversione.

LELLO DI GIOIA, nel ritenere che il Governo non sia in grado di assumere idonee iniziative in favore del settore dell'autotrasporto, dichiara il voto contrario dei deputati Socialisti democratici italiani sul disegno di legge di conversione.

GIORGIO PASETTO, nell'auspicare che il testo del provvedimento d'urgenza possa essere ulteriormente migliorato nel prosieguo dell'iter parlamentare, dichiara il voto contrario del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo.

GIORGIO LA MALFA, sottolineate le deleterie conseguenze che potranno derivare dalla modifica apportata dall'Assemblea al testo del provvedimento d'urgenza, dichiara l'astensione sul disegno di legge di conversione.

LUIGI MURATORI dichiara il voto favorevole del gruppo di Forza Italia.

ANDREA GIBELLI dichiara il voto favorevole del gruppo della Lega nord Padania sul disegno di legge di conversione.

GIORGIO PANATTONI, giudicate non condivisibili le considerazioni svolte dal deputato La Malfa, auspica che possano essere varati provvedimenti idonei ad assicurare un effettivo sostegno al settore dell'autotrasporto.

EUGENIO DUCA, rilevato che il decreto-legge in esame era stato significativamente modificato dal Senato, rivendica al Parlamento il diritto di migliorare il testo dei provvedimenti legislativi presentati dal Governo.

RODOLFO DE LAURENTIIS dichiara il voto favorevole del gruppo dell'UDC (CCD-CDU).

La Presidenza è autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge di conversione n. 2667.

Seguito della discussione del disegno di legge S. 627: Rilevazione dei cittadini italiani residenti all'estero (approvato dal Senato) (2255).

PRESIDENTE avverte che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il seguito del dibattito è riprodotto in calce al calendario dei lavori dell'Assemblea.

Passa quindi all'esame degli articoli del disegno di legge, ai quali non sono riferiti emendamenti, avvertendo che la V Commissione ha espresso il prescritto parere.

Prende altresì atto che è stata ritirata la richiesta di votazione nominale.

La Camera approva gli articoli da 1 a 4.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

GIOVANNI BIANCHI, NICOLÒ CRISTALDI, GIUSEPPE NARO e VALERIO CALZOLAIO chiedono che la Presidenza autorizzi la pubblicazione del testo delle rispettive dichiarazioni di voto finale in calce al resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE lo consente.

MIRKO TREMAGLIA, *Ministro per gli italiani nel mondo*, chiede che la Presidenza autorizzi la pubblicazione del testo di un suo intervento conclusivo in calce al resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE lo consente.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge n. 2255.

Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo.

NINO STRANO riterrebbe un atto dovuto da parte di un Parlamento democratico esprimere esecrazione per l'assassinio, verificatosi nei giorni scorsi, di un *leader* politico olandese.

AUGUSTO BATTAGLIA sollecita la risposta ad un atto di sindacato ispettivo da lui presentato.

PRESIDENTE assicura che riferirà al Presidente della Camera affinché interessi il Governo.

ROBERTO GIACHETTI si associa alle considerazioni svolte dal deputato Strano.

ANTONIO ROTUNDO chiede che il Governo riferisca alla Camera sulle circostanze che hanno portato alla morte di un militare italiano in Macedonia; esprime peraltro cordoglio e solidarietà ai familiari della vittima.

LUIGI PEPE si associa alle considerazioni svolte dal deputato Rotundo.

FRANCO GRILLINI concorda con le osservazioni del deputato Strano in merito alla necessità di esprimere esecrazione per il barbaro assassinio di un *leader* politico olandese.

UGO LISI, nell'associarsi alle espressioni di cordoglio per la scomparsa del militare italiano in Macedonia, invita il Governo a riferire alla Camera sul tragico evento.

PRESIDENTE ricorda che il Governo ha già manifestato la propria disponibilità a riferire al Parlamento sul tragico evento richiamato, tra gli altri, dal deputato Lisi.

ALFREDO BIONDI si associa alle espressioni di cordoglio e di solidarietà ai familiari del militare italiano deceduto in

Macedonia; manifesta altresì esecrazione per il barbaro assassinio di un *leader* politico olandese.

MARCO ZACCHERA, nell'associarsi alle considerazioni svolte dal deputato Biondi, sollecita la risposta ad atti di sindacato ispettivo da lui presentati.

PRESIDENTE assicura che riferirà al Presidente della Camera perché interessi il Governo.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI, nell'associarsi, a nome del gruppo della Lega nord Padania, al cordoglio espresso dai deputati intervenuti, sottolinea le deleterie conseguenze derivanti da possibili degenerazioni della dialettica politica in senso antidemocratico.

SANTINO ADAMO LODDO si associa alle considerazioni svolte dai colleghi in ordine alla tragica scomparsa del militare italiano.

NINO STRANO lamenta l'assenza di rappresentanti del Governo in una fase della seduta nella quale si svolgono interventi che evocano tematiche di grande rilievo etico.

PRESIDENTE precisa che l'assenza di rappresentanti del Governo è presumibilmente dovuta al fatto che si è conclusa l'attività legislativa prevista per la parte antimeridiana della seduta odierna.

Sospende la seduta fino alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 14,20, è ripresa alle 15,30.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione alla ripresa pomeridiana della seduta sono settantatré.

Svolgimento di interpellanze urgenti.

RENZO LUSETTI rinunzia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-276, sui finanziamenti per la scuola internazionale di talassemia a Pesaro.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, assicura che il Governo è impegnato a dare seguito agli impegni assunti durante il G8, al fine di definire i tempi e le modalità di erogazione dei finanziamenti destinati all'istituzione della scuola internazionale di cui all'atto ispettivo. Fa presente, peraltro, che il Ministero della salute ha già predisposto lo schema di disegno di legge in materia, che sarà al più presto sottoposto all'attenzione del Consiglio dei ministri.

RENZO LUSETTI, nel dichiararsi soddisfatto per la risposta e sottolineata l'importanza del lavoro svolto dal professor Lucarelli e dalla sua *équipe* per la cura dei malati colpiti da talassemia, rileva che l'istituzione a Pesaro della scuola internazionale citata produrrà benefici non solo alla città ed alla regione Marche, ma anche alla comunità nazionale ed internazionale.

ANDREA GIBELLI rinunzia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-311, sull'attività dei centri islamici.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, osservato preliminarmente che l'applicazione della *sharia* all'interno delle comunità musulmane presenti nel nostro continente è oggetto di particolare attenzione da parte di tutti i Governi europei, assicura il massimo impegno degli organi investigativi italiani al fine di scongiurare pratiche di violenza o comunque tali da determinare la privazione della libertà da parte di gruppi islamici radicali. Dà quindi conto degli esiti della cosiddetta operazione Moschea, conclusasi con la condanna di esponenti e fiancheggiatori del Fronte islamico di salvezza.

ANDREA GIBELLI, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la puntualità della risposta, rileva che la questione posta con l'atto ispettivo presenta risvolti che non riguardano soltanto l'ordine pubblico interno, ma anche il ruolo di gruppi islamici estremisti, con sede logistica in Italia, che apertamente contestano la linea politica dei paesi arabi moderati, contrari ad attività terroristiche.

MAURIZIO SAIA rinunzia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-301, sul controllo del traffico aereo nei cieli di Padova.

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*, premesso che mancate collisioni di aerei come quella richiamata nell'atto ispettivo non sempre possono essere considerate pericolose in termini tecnico-operativi, precisa che la complessità dello spazio aereo di Padova è dovuta alle diverse tipologie di traffico ed all'elevato numero di aeroporti presenti nell'area; rilevato peraltro che, a seguito della normalizzazione della situazione nei Balcani, si è verificato, nella medesima zona, un decremento del traffico aereo, assicura che il coordinamento tra gli enti di controllo civili e militari, che configura un modello organizzativo integrato, consente di gestire agevolmente lo spazio aereo di Padova, nel rispetto dei prescritti parametri di sicurezza.

MAURIZIO SAIA, nel dichiararsi soddisfatto, rileva l'opportunità di definire una normativa organica che disciplini puntualmente il controllo del traffico aereo, attualmente demandato alla collaborazione tra le competenti strutture civili e quelle militari.

PRESIDENTE sospende la seduta fino alle 18.

La seduta, sospesa alle 16,15, è ripresa alle 18.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE avverte che, come convenuto nell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, il Governo renderà ora all'Assemblea un'informativa urgente sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia.

Informativa urgente del Governo sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia.

SALVATORE CICU, *Sottosegretario di Stato per la difesa*, fornisce preliminarmente una ricostruzione delle circostanze che hanno portato alla tragica scomparsa, a seguito dell'esplosione di una mina, dell'ufficiale italiano Stefano Rugge, il quale faceva parte del contingente NATO impegnato nella missione di pace in Macedonia. Rilevato altresì che ulteriori elementi di valutazione potranno essere acquisiti una volta ultimati gli accertamenti in corso, esprime solidarietà ai familiari della vittima e profondo dolore per una giovane vita spezzata nell'adempimento del proprio dovere; nel manifestare inoltre gratitudine a tutti i militari italiani impegnati in missioni all'estero, assicura che si recherà personalmente all'aeroporto di Ciampino per accogliere la salma del capitano Rugge, che farà rientro in Italia questa sera. Sottolinea, infine, l'importanza del ruolo svolto dalla NATO, con il contributo decisivo del nostro Paese, per il mantenimento della pace nell'area balcanica.

ANTONIO ROTUNDO, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la tempestività dell'informativa resa, ritiene doveroso manifestare solidarietà ai familiari della vittima ed alle Forze armate italiane nel loro complesso.

GIUSEPPE COSSIGA esprime alla famiglia del capitano Rugge il cordoglio del

gruppo di Forza Italia per la grave perdita subita.

LUIGI RAMPONI esprime la solidarietà del gruppo di Alleanza nazionale alla famiglia del giovane militare italiano caduto nell'adempimento del proprio dovere; preannunzia altresì che, insieme al sottosegretario Cicu, si recherà all'aeroporto di Ciampino per accogliere la salma del capitano Rugge.

PIERLUIGI CASTAGNETTI si associa, a nome del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, alle espressioni di solidarietà e di cordoglio nei confronti dei familiari del capitano Rugge; manifesta inoltre gratitudine ai militari italiani in missione all'estero, il cui impegno a tutela della pace fa onore al nostro Paese.

LUCA VOLONTÈ, nel ringraziare il Governo per la tempestività dell'informativa resa alla Camera, esprime, a nome del gruppo dell'UDC (CCD-CDU), partecipazione al dolore dei familiari del capitano Rugge, che ha sacrificato la propria vita per riaffermare il supremo valore della pace e della democrazia.

PRESIDENTE, in attesa che giungano in aula i rappresentanti del Governo competenti a rispondere alle ulteriori interpellanze urgenti iscritte all'ordine del giorno, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 18,15, è ripresa alle 18,30.

Si riprende lo svolgimento di interpellanze urgenti.

GRAZIANO MAZZARELLO illustra la sua interpellanza n. 2-274, sui problemi occupazionali derivanti dalla vendita del gruppo Marconi.

GIUSEPPE GALATI, *Sottosegretario di Stato per le attività produttive*, rileva che il Governo ha dato indicazioni affinché Finmeccanica partecipi alla gara, attualmente in corso, per l'acquisizione dell'intero sistema produttivo della Marconi mobile, attesa l'importanza strategica del comparto nel quale opera la richiamata azienda.

GRAZIANO MAZZARELLO si dichiara soddisfatto delle indicazioni date dall'Esecutivo, auspicando peraltro che alle stesse facciano seguito iniziative concrete affinché Finmeccanica possa effettivamente acquisire il settore mobile del gruppo Marconi.

LUCA VOLONTÈ rinunzia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-270, sulla gestione della società ERGA, del gruppo ENEL.

GIUSEPPE GALATI, *Sottosegretario di Stato per le attività produttive*, premesso che ritiene di non dover entrare nel merito delle scelte gestionali operate dal *management* di società per azioni, richiama le attività svolte dalla ERGA, sostanzialmente riconducibili alla ricerca nel campo delle energie rinnovabili, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni inquinanti. Ricorda infine che l'acquisizione, da parte della ERGA, delle società richiamate nell'atto ispettivo è avvenuta in base a procedure corrette, anche relativamente alla determinazione dei prezzi d'acquisto.

LUCA VOLONTÈ, nel dichiararsi soddisfatto, invita il Governo a rivolgere una costante attenzione agli effetti che le attività poste in essere nel campo delle energie rinnovabili determinano sull'occupazione e sulla situazione degli impianti produttivi.

MASSIMO CIALENTE illustra la sua interpellanza n. 2-312, sui problemi occupazionali legati alla crisi del polo aquilano delle telecomunicazioni.

GIUSEPPE GALATI, *Sottosegretario di Stato per le attività produttive*, assicura che la crisi dell'insediamento produttivo aquilano è oggetto di particolare attenzione da parte del Governo, il quale è attualmente impegnato nella ricerca di soluzioni adeguate per consolidare la presenza sul territorio del polo elettronico; ricordato altresì che è stato istituito un tavolo di concertazione tra le imprese e gli enti locali interessati, rileva che l'istruttoria relativa al contratto di programma proposto per la città de L'Aquila è momentaneamente sospesa in attesa delle decisioni relative alla revisione del piano progettuale richiesta dal consorzio aquilano nonché delle determinazioni della regione; assicura, infine, che con il disegno di legge finanziaria per il 2003 saranno stanziati le risorse necessarie per la realizzazione del programma *Cosmos Sky-med*.

MASSIMO CIALENTE si dichiara insoddisfatto per la risposta ed esprime preoccupazione per l'esito dell'incontro tenutosi ieri tra le parti interessate ed i rappresentanti della regione Abruzzo; paventa, in particolare, il rischio che si intenda mantenere una situazione di stallo in attesa delle elezioni per il rinnovo del consiglio comunale: invita pertanto il Governo a predisporre un piano di interventi straordinari per il rilancio del polo aquilano delle telecomunicazioni.

DORINA BIANCHI illustra l'interpellanza Volontè n. 2-322, sulla salvaguardia del parco archeologico di Crotone messo a rischio dal cantiere AGIP-ENI di Capo Colonna.

VITTORIO SGARBI, *Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali*, nel condividere le preoccupazioni espresse nell'atto ispettivo, preannuncia che nei prossimi giorni effettuerà un sopralluogo a Capo Colonna, atteso che la ripresa dei lavori del cantiere AGIP-ENI appare un abuso: ritiene, infatti, che il provvedimento con il quale il procuratore della Repubblica di Crotone ha disposto la rimozione dei sigilli dal cantiere allestito dall'azienda

petrolifera non possa essere interpretato come atto autorizzatorio della ripresa dei lavori. Osserva, peraltro, che, sebbene siano stati rimossi i sigilli, il cantiere è tuttora sottoposto a provvedimento di sequestro.

DORINA BIANCHI si dichiara pienamente soddisfatta, sottolineando che il preannunciato sopralluogo del sottosegretario Sgarbi denota l'attenzione prestata dal Governo alle esigenze del territorio crotonese.

PIERLUIGI CASTAGNETTI illustra l'interpellanza Rutelli n. 2-321, relativa alle dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei ministri sulle intenzioni delle forze di opposizione, lamentando che non sia il Presidente del Consiglio a rendere la risposta.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*, sottolinea le conseguenze per la dialettica parlamentare derivanti dal passaggio dal sistema elettorale proporzionale a quello maggioritario, ancorché corretto, rileva che le osservazioni del Presidente del Consiglio debbono essere valutate in un contesto di polemica politica tendente, ad opera di una parte della sinistra (della quale fanno parte anche i movimenti *no-global*), alla demonizzazione dell'avversario politico: cita, al riguardo, le affermazioni del procuratore della Repubblica di Milano D'Ambrosio e le asprezze dialettiche in materia di rogatorie e di falso in bilancio. Dà comunque atto all'opposizione di svolgere con correttezza la sua funzione, sia pure con talune cadute di stile e talvolta con scarsa coerenza.

VALDO SPINI si dichiara insoddisfatto, sottolineando che l'interpellanza presentata ha lo scopo di porre un fermo richiamo ad interpretare correttamente lo spirito del sistema maggioritario, quale

fonte di opportuno confronto parlamentare e di legittima alternanza di governo.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE comunica le determinazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo concernenti l'articolazione dei lavori dell'Assemblea nella prossima settimana (*vedi resoconto stenografico pag. 99*).

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

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

Venerdì 10 maggio 2002, alle 9,30.

(*Vedi resoconto stenografico pag. 100*).

La seduta termina alle 20.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,30.

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

Sul processo verbale.

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

Missioni.

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

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

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

Convalida di deputati.

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

GIANFRANCO ROTONDI, *Segretario*, legge:

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

III CIRCOSCRIZIONE — LOMBARDIA 1

Collegio uninominale n. 1: Silvio Berlusconi

Collegio uninominale n. 2: Ignazio Benito Maria La Russa

Collegio uninominale n. 3: Umberto Bossi

Collegio uninominale n. 4: Michele Saponara

Collegio uninominale n. 5: Mario Carlo Maurizio Valducci

Collegio uninominale n. 6: Gaetano Pecorella

Collegio uninominale n. 7: Pietro Armani

Collegio uninominale n. 8: Egidio Sterpa

Collegio uninominale n. 9: Francesco Colucci

Collegio uninominale n. 10: Rocco Buttiglione

Collegio uninominale n. 11: Alberto Di Luca

Collegio uninominale n. 12: Valentina Aprea

Collegio uninominale n. 13: Fabrizio Cicchitto

Collegio uninominale n. 14: Giovanni Giulio Saverio Deodato

Collegio uninominale n. 15: Paolo Romani

Collegio uninominale n. 16: Luigi Casero

Collegio uninominale n. 17: Gianfranco Rotondi

Collegio uninominale n. 18: Pierfrancesco Emilio Romano Gamba

Collegio uninominale n. 19: Roberto Alboni

Collegio uninominale n. 20: Giancarlo Pagliarini

Collegio uninominale n. 21: Giovanni Bianchi

Collegio uninominale n. 22: Marco Fumagalli

Collegio uninominale n. 23: Dario Rivolta

Collegio uninominale n. 24: Andrea Di Teodoro

Collegio uninominale n. 25: Giulio Schmidt

Collegio uninominale n. 26: Giuliano Urbani

Collegio uninominale n. 27: Emerenzio Barbieri

Collegio uninominale n. 28: Gian Paolo Landi

Collegio uninominale n. 29: Carlo Taormina

Collegio uninominale n. 30: Guido Possa

Collegio uninominale n. 31: Fabio Stefano Minoli Rota

VIII CIRCOSCRIZIONE — VENETO 2

Collegio uninominale n. 1: Michele Vianello

Collegio uninominale n. 2: Luana Zannella

Collegio uninominale n. 3: Bruno Cazzaro

Collegio uninominale n. 4: Marco Stradiotto

Collegio uninominale n. 5: Cesare Campa

Collegio uninominale n. 6: Luigi Ramponi

Collegio uninominale n. 7: Ferdinando Adornato

Collegio uninominale n. 8: Gustavo Selva

Collegio uninominale n. 9: Luigi D'Agrò

Collegio uninominale n. 10: Luciano Dussin

Collegio uninominale n. 11: Nitto Francesco Palma

Collegio uninominale n. 12: Guido Dussin

Collegio uninominale n. 13: Maurizio Paniz

Collegio uninominale n. 14: Italo Sandi

Collegio uninominale n. 15: Giampaolo Dozzo

IX CIRCOSCRIZIONE — FRIULI-VE-NEZIA GIULIA

Collegio uninominale n. 1: Roberto Menia

Collegio uninominale n. 2: Riccardo Illy

Collegio uninominale n. 3: Alessandro Maran

Collegio uninominale n. 4: Danilo Moretti

Collegio uninominale n. 5: Manlio Collavini

Collegio uninominale n. 6: Vanni Lenna

Collegio uninominale n. 7: Giuseppe Ferruccio Saro

Collegio uninominale n. 8: Pietro Fontanini

Collegio uninominale n. 9: Edouard Ballaman

Collegio uninominale n. 10: Manlio Contento

X CIRCOSCRIZIONE — LIGURIA

Collegio uninominale n. 1: Giorgio Bor-nacin

Collegio uninominale n. 2: Claudio Scajola

Collegio uninominale n. 3: Enrico Nan

Collegio uninominale n. 4: Massimo Zunino

Collegio uninominale n. 5: Lorenzo Ac-quarone

Collegio uninominale n. 6: Ugo Intini

Collegio uninominale n. 7: Roberta Pinotti

Collegio uninominale n. 8: Carlo Rognoni

Collegio uninominale n. 9: Graziano Mazzarello

Collegio uninominale n. 10: Gian Franco Cozzi

Collegio uninominale n. 11: Angelo Bottino

Collegio uninominale n. 12: Gabriella Mondello

Collegio uninominale n. 13: Nerio Nesi

Collegio uninominale n. 14: Giorgio Bogi

XII CIRCOSCRIZIONE — TOSCANA

Collegio uninominale n. 1: Vannino Chiti

Collegio uninominale n. 2: Giovanni Bellini

Collegio uninominale n. 3: Valdo Spini

Collegio uninominale n. 4: Lapo Pistelli

Collegio uninominale n. 5: Roberto Villetti

Collegio uninominale n. 6: Marco Rizzo

Collegio uninominale n. 7: Alberto Fluvi

Collegio uninominale n. 8: Michele Ventura

Collegio uninominale n. 9: Andrea Lulli

Collegio uninominale n. 10: Franca Bimbi

Collegio uninominale n. 11: Renzo Innocenti

Collegio uninominale n. 12: Famiano Crucianelli

Collegio uninominale n. 13: Rolando Nannicini

Collegio uninominale n. 14: Giuseppe Fanfani

Collegio uninominale n. 15: Rosaria Bindi detta Rosy

Collegio uninominale n. 16: Fabrizio Vigni

Collegio uninominale n. 17: Marco Filippeschi

Collegio uninominale n. 18: Claudio Franci

Collegio uninominale n. 19: Roberto Tortoli

Collegio uninominale n. 20: Gloria Buffo

Collegio uninominale n. 21: Elena Emma Cordoni

Collegio uninominale n. 22: Carlo Carli

Collegio uninominale n. 23: Altero Matteoli

Collegio uninominale n. 24: Ermete Realacci

Collegio uninominale n. 25: Raffaella Mariani

Collegio uninominale n. 26: Maura Cossutta

Collegio uninominale n. 27: Marco Susini

Collegio uninominale n. 28: Laura Maria Pennacchi

Collegio uninominale n. 29: Fabio Mussi

XIV CIRCOSCRIZIONE — MARCHE

Collegio uninominale n. 1: Orlando Ruggieri

Collegio uninominale n. 2: Gianluigi Scaltritti

Collegio uninominale n. 3: Francesco Zama

Collegio uninominale n. 4: Valerio Calzolaio

Collegio uninominale n. 5: Paola Mariani

Collegio uninominale n. 6: Luigi Giacco

Collegio uninominale n. 7: Eugenio Duca

Collegio uninominale n. 8: Renato Galeazzi

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

Collegio uninominale n. 11: Armando Cossutta

Collegio uninominale n. 12: Pietro Natale Gasperoni

XVII CIRCOSCRIZIONE — ABRUZZI

Collegio uninominale n. 1: Massimo Cialente

Collegio uninominale n. 2: Rodolfo De Laurentiis

Collegio uninominale n. 3: Sabatino Aracu

Collegio uninominale n. 4: Carla Castellani

Collegio uninominale n. 5: Nicola Crisci

Collegio uninominale n. 6: Giovanni Dell'Elce

Collegio uninominale n. 7: Luigi Borrelli

Collegio uninominale n. 8: Giuseppe Albertini

Collegio uninominale n. 9: Arnaldo Mariotti

Collegio uninominale n. 10: Nino Sospiri

Collegio uninominale n. 11: Franco Marini

XX CIRCOSCRIZIONE — CAMPANIA 2

Collegio uninominale n. 1: Alessandro de Franciscis

Collegio uninominale n. 2: Pietro Squaglia

Collegio uninominale n. 3: Paolo Santulli

Collegio uninominale n. 4: Gennaro Coronella

Collegio uninominale n. 5: Francesco Maione

Collegio uninominale n. 6: Mario Landolfi

Collegio uninominale n. 7: Lorenzo Montecucullo

Collegio uninominale n. 8: Pasquale Viespoli

Collegio uninominale n. 9: Antonio Barbieri

Collegio uninominale n. 10: Erminia Mazzoni

Collegio uninominale n. 11: Antonio Maccanico

Collegio uninominale n. 12: Alberta De Simone

Collegio uninominale n. 13: Ciriaco De Mita

Collegio uninominale n. 14: Vincenzo De Luca

Collegio uninominale n. 15: Barbato Iannuzzi detto Tino

Collegio uninominale n. 16: Andrea Annunziata

Collegio uninominale n. 17: Guido Milanese

Collegio uninominale n. 18: Edmondo Cirielli

Collegio uninominale n. 19: Vincenzo Fasano

Collegio uninominale n. 20: Franco Cardillo

Collegio uninominale n. 21: Francesco Brusco

Collegio uninominale n. 22: Antonio Oricchio

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

Annunzio della convocazione del Parlamento in seduta comune.

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

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 9,45).

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

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

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 1268 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, recante disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi comunitari in materia di auto-transporto (approvato dal Senato) (2667) (ore 9,46).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tatore per gli anni 1992,1993,1994. Questo è stato il doppio gioco, l'illusione che Tremonti ha fatto nei confronti delle categorie degli autotrasportatori già dai mesi di ottobre, novembre e dicembre del 2001. Adesso siamo al dunque: altro che Waterloo del sottosegretario Contento, questo sì che mette in ginocchio gli autotrasportatori. A ciò bisogna aggiungere che in quelle sedi il ministro Buttiglione ha sostenuto, sempre con gli autotrasportatori, di essere fiducioso all'80 per cento — questa è la sua dizione, notate la serietà — di poter dimostrare a Bruxelles l'impossibilità di eseguire le sentenze di condanna. Il sottosegretario Letta, dal canto suo, ha ritenuto ancora una volta di poter tranquillizzare gli autotrasportatori affermando, cito testualmente: « Ora non piove, se pioverà noi apriremo l'ombrello ». Ci si è presi quindi un impegno formale ad individuare le forme che aiutassero il settore in questa fase di difficoltà finanziaria, di necessaria riorganizzazione e apertura alla competitività.

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

Quanto tempo ho ancora, signor Presidente ?

PRESIDENTE. Un minuto, onorevole Raffaldini.

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

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

Tremonti si comportano come degli ammiragli da pedalò: infatti, solo quando vi è il sole ed il mare è piatto lì si utilizzano (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*); se, al contrario, c'è vento si torna a riva. Così, tuttavia, è troppo facile: bisogna che prendano i remi e la barca e che remino: noi lo abbiamo fatto e adesso è il loro turno (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*) !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Susini...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 rassicurare 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 piova; 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-

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-

care una serie di parametri. Credo che ci troveremmo nell'effettiva impossibilità di determinare il *quantum*.

Siccome dobbiamo ottemperare ad una disposizione comunitaria e non intendiamo gravare le casse dello Stato di ulteriori oneri, derivanti da multe o da successivi provvedimenti, per non aver avviato, con le disposizioni prese, l'azione di recupero, credo che questo testo vada definitivamente accettato nella versione trasmessa dal Senato che ha ritenuto di modificarlo ed allargarne ulteriormente le maglie.

Vorrei rispondere anche alla richiesta avanzata dal collega Gibelli. Il Governo italiano non ha alcuna intenzione di penalizzare la categoria dell'autotrasporto e penso che abbia già dimostrato grande disponibilità ad andare incontro alle esigenze della categoria: dal mese di giugno, un tavolo è aperto, praticamente in permanenza, con la categoria degli autotrasportatori a palazzo Chigi; abbiamo firmato protocolli d'intesa ai quali stiamo ottemperando; abbiamo ricevuto richieste di andare nella direzione indicataci dall'onorevole Gibelli — ottenimento di gasolio professionale — e di arrivare ad ulteriori sgravi, per mettere le imprese italiane nelle condizioni di competere con il sistema comunitario.

Credo che, dopo l'approvazione di questo provvedimento, dovremo necessariamente sederci nuovamente al tavolo con gli autotrasportatori italiani e andare, probabilmente, nella direzione indicataci dall'onorevole Gibelli.

PRESIDENTE. Colleghi, direi che qualsiasi cosa debba succedere, che succeda rapidamente (*Applausi — Si ride*)!

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

ALESSANDRO CÈ. Signor Presidente, come mai lei oggi ha così fretta?

PRESIDENTE. Perché c'è l'onorevole Tremaglia che mi sollecita l'esame del suo provvedimento. Parli pure.

ALESSANDRO CÈ. Una questione importante è che all'interno della maggioranza spesso ci viene rimproverato di sollevare i problemi in aula e non tanto in Commissione. Non è vero. Noi abbiamo sollevato in Commissione questo problema, abbiamo richiesto l'attenzione da parte del Governo e invece il problema è stato un po' sottovalutato. La linea che seguiamo noi è quella di trovare le giuste soluzioni, quelle equilibrate ed eque, ai problemi dei cittadini e, in particolar modo, dei lavoratori.

Pertanto, abbiamo riproposto in aula questo emendamento che è legato ad un errore del Governo (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani*)! Da una parte abbiamo il Governo che in passato sbaglia, dall'altra abbiamo dei lavoratori, tra l'altro delle piccole e medie aziende — piccoli soggetti che hanno proprietà piccole —, che spesso passano la loro giornata girando sulle strade e le autostrade di questo paese e si vedono cadere in testa per l'ennesima volta le conseguenze di un errore del quale non hanno alcuna responsabilità.

Allora, dobbiamo aver presente che quando facciamo politica (noi della Casa delle libertà e anche il Governo che la rappresenta ed è, in particolare, interprete della sua volontà politica) che gli interessi che ci devono stare più a cuore sono quelli dei cittadini e dei lavoratori, compatibilmente con la normativa europea. Ma nel nostro emendamento — come è già stato ben spiegato — questi spazi di manovra, a nostro avviso, ci sono e comunque ci può essere il tempo perché questi spazi vengano verificati a livello di Unione europea. Se da una ulteriore mediazione ci arriverà un'ulteriore precisazione da parte dell'Unione europea nella quale si dirà chiaramente che non è possibile fare altrimenti, allora avremo un ulteriore tempo, molto breve, per porre rimedio a questa situazione. Noi crediamo però che ci sia un criterio di giustizia e di equità che non può essere disatteso, perché se gli altri Stati della Unione europea hanno dato degli incentivi di un certo livello, non vedo perché l'Italia dovrebbe essere penalizzata

se riconosce un incentivo o un aiuto che rientrino in un livello medio di intervento statale a favore di questi lavoratori: ecco, questo è abbastanza difficile da comprendere.

Comunque, credo che prima di evitare che, ancora in clima di emergenza, il Governo adotti un decreto-legge perché si è verificato un blocco dei camionisti, visto che questa è la realtà che ha caratterizzato questo paese, è necessario che la Casa delle libertà e il suo Governo cambino strada da questo punto di vista: devono prevenire i problemi e non arrivare affannosamente in ritardo a risolverli, magari con provvedimenti ulteriormente sbagliati. Inoltre, non si possono — lo dico sommessamente — promettere continuamente degli interventi puntuali o strutturali che però non arrivano mai (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo, Misto-Comunisti italiani e Misto-Socialisti democratici italiani*), mandando sempre più ai margini della competitività le nostre aziende in questo settore. Sottosegretario Mammola, lei conosce bene questo problema: tuttavia in quest'aula più volte ci siamo sentiti dire che era importante intervenire strutturalmente, con efficacia, ma questo lo dobbiamo fare e non soltanto dire.

Per ultima cosa, vorrei ribadire che anche la questione dei tempi è superabilissima, perché il decreto-legge con questa piccola modifica potrebbe essere approvato senza ulteriori interventi al Senato nel giro di qualche giorno. Pertanto, anche sulla base delle indicazioni che ho voluto dare, chiederei al Governo di rivalutare il parere espresso e in questo caso, su un problema così importante, di rimettersi umilmente al responso dell'Assemblea, salvo poi, se ci dovesse essere in un successivo approccio un riscontro negativo da parte della Unione europea, magari precisato attraverso una nota che possa rendere edotto tutto il Parlamento italiano di quale è stato il percorso logico seguito da questi commissari, che non ritengono di potere accettare una soluzione mediata come quella che noi ci siamo permessi di

proporre; a quel punto, in battuta successiva, sicuramente quest'Assemblea voterebbe concordemente a favore di un eventuale successivo provvedimento del Governo.

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

IGNAZIO LA RUSSA. Signor Presidente, intanto voglio salutare con grande piacere l'applauso a scena aperta di tutta la sinistra al capogruppo della Lega, un autorevole esponente di questa maggioranza. Si tratta di un segnale che accogliamo con grande interesse e piacere (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo, di Rifondazione comunista, Misto-Comunisti italiani, Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Onorevole La Russa, adesso c'è il secondo, anche lei non è da meno.

IGNAZIO LA RUSSA. Signor Presidente, è importante. Credo che gli argomenti appena esposti dall'onorevole Cè siano fortemente nel loro spirito condivisi da tutta la maggioranza. Abbiamo bisogno che il Governo ci dica se questo emendamento in qualche modo, tecnicamente, infici o meno tutto il decreto-legge ai fini dell'applicabilità. Non vorrei che successivamente ci ritornasse indietro come aiuto di Stato e, anziché un aiuto agli autotrasportatori, finisse per essere un danno. Se così non è — e comunque in ogni caso — il Governo ci dica come può questo provvedimento dare un segnale di forte aiuto agli autotrasportatori quale noi vogliamo. Dall'esito dell'intervento del sottosegretario noi — credo anche l'onorevole Cè, non so se posso parlare a suo nome — capiremmo come votare, ma un dato è certo: da parte di tutto il centrodestra (di Forza Italia, dell'UDC (CCD-CDU), di Alleanza nazionale, della Lega) vi è l'interesse preciso di sostenere le buone ragioni degli autotrasportatori, non però con provvedi-

menti suicidi, ma con provvedimenti concordati con il Governo, il quale dovrà darci lumi e noi voteremo di conseguenza.

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, credevo di essere stato abbastanza chiaro, ma a questo punto mi viene spontaneo rivolgere una domanda ai firmatari di questi identici emendamenti: a quali contributi ed a quali fondi — erogati dagli altri paesi in favore dell'autotrasporto — si riferirebbero? A questo punto bisogna capire di che cosa si sta parlando. Leggo testualmente gli emendamenti in questione: «con riferimento alla parte eccedente il contributo riconosciuto dalle medesime disposizioni a favore degli autotrasportatori dei paesi membri dell'Unione europea». In pratica, i colleghi che hanno proposto l'emendamento dovrebbero farmi la cortesia di indicarmi i provvedimenti dei governi dei paesi comunitari, cioè i decreti attraverso i quali sono state prese delle misure di sconto fiscale per le aziende di autotrasporto negli anni 1992, 1993 e 1994, oppure di altri anni. Risulta ai proponenti l'emendamento che i governi della Comunità europea, anche in epoche successive, hanno adottato dei provvedimenti a sostegno della categoria, attraverso delle misure di compensazione e di riduzione della pressione fiscale sul settore? E attraverso quali altri strumenti? Vorrei si capisse di cosa stiamo parlando, voglio essere molto chiaro. Se individuiamo di cosa stiamo parlando, bene, diversamente credo che questi identici emendamenti vadano solo nella direzione di rendere praticamente impossibile la determinazione degli importi eventualmente da richiedere alle imprese di autotrasporto, di inficiare l'intero testo del decreto-legge e, conseguentemente, di avere l'azione dell'Unione europea, la quale ci porterebbe di nuovo al punto zero

e al momento delle sanzioni. Credo che questo rischio noi non possiamo correrlo.

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli, insiste per la votazione del suo emendamento 2.4?

ANDREA GIBELLI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Gibelli 2.4 e Raffaldini 2.12, sui quali la Commissione si è rimessa al Governo e non accettati dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, di Alleanza Nazionale, della Margherita, DL-l'Ulivo, della Lega nord Padania, di Rifondazione comunista, Misto-Comunisti italiani, Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo — Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i>	<i>.....</i>	<i>437</i>
<i>Votanti</i>	<i>.....</i>	<i>425</i>
<i>Astenuti</i>	<i>.....</i>	<i>12</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>.....</i>	<i>213</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>.....</i>	<i>312</i>
<i>Hanno votato no</i>	<i>..</i>	<i>113</i>

Prendo atto che gli onorevoli Iannone e Patria hanno erroneamente espresso voto contrario mentre avrebbero voluto esprimere voto favorevole.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradiotto 2.8, 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 422
 Votanti 421
 Astenuti 1
 Maggioranza 211
 Hanno votato sì 201
 Hanno votato no .. 220).

Chiedo all'onorevole Gibelli se insista per la votazione del suo emendamento 2.1.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, visto il dibattito che si è acceso sull'emendamento Gibelli 2.4 e gli aspetti di natura temporale che erano successivi agli altri emendamenti, lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Stradiotto, insiste per la votazione dell'emendamento 2.9 ?

MARCO STRADIOTTO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo al presentatore dell'emendamento 2.13 se insistano per la votazione ?

EUGENIO DUCA. Sì, signor Presidente e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, capisco le ragioni della fretta e poiché il gruppo ha assunto un impegno mi atterrò a ciò. Le vorrei far presente, tuttavia, che l'ultima mezz'ora è stata utilizzata dai rappresentanti del Governo e dalla maggioranza.

È stato approvato l'emendamento che abbiamo presentato (so che anche la Margherita lo ha sottoscritto). Pertanto, visto che il testo dovrà tornare al Senato, credo, non per spirito ostruzionistico (il nostro gruppo garantisce che non verrà a mancare il nostro contributo la prossima settimana), che sia possibile accogliere altri due piccoli emendamenti; mi riferisco, in particolare, all'emendamento Stradiotto 2.9 (l'emendamento Gibelli 2.1 è stato ritirato) e agli emendamenti Raffaldini

2.14 e 2.15. Si tratta soltanto di una dilazione, in particolare, per le piccole imprese artigiane (quindi, anche per i bisogni delle loro famiglie) che la Camera può migliorare ulteriormente e che il Senato convertirà definitivamente in legge.

Vorrei svolgere un'ultima osservazione, signor Presidente. Come il collega Leone potrà apprendere, non vi è stata alcuna logica ostruzionistica, ma una azione di merito sul provvedimento che oggi viene modificato negli interessi del paese, degli autotrasportatori e dell'industria (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradiotto 2.9, 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 443
 Votanti 442
 Astenuti 1
 Maggioranza 222
 Hanno votato sì 201
 Hanno votato no .. 241).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 2.13, 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 437
 Votanti 436
 Astenuti 1
 Maggioranza 219
 Hanno votato sì 199
 Hanno votato no .. 237).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Stradiotto 2.10, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	443
<i>Votanti</i>	441
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	221
<i>Hanno votato sì</i>	198
<i>Hanno votato no</i>	243).

Prendo atto che l'emendamento Gibelli 2.2 è stato ritirato.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 2.14, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	435
<i>Votanti</i>	434
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	196
<i>Hanno votato no</i>	238).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Molinari 2.11, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	439
<i>Votanti</i>	437
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	219
<i>Hanno votato sì</i>	195
<i>Hanno votato no</i>	242).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 2.15, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	434
<i>Votanti</i>	433
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	217
<i>Hanno votato sì</i>	193
<i>Hanno votato no</i>	240).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Stradiotto 2.01, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	436
<i>Votanti</i>	435
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	196
<i>Hanno votato no</i>	239).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 3-bis.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	442
<i>Votanti</i>	441
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	221
<i>Hanno votato sì</i>	197
<i>Hanno votato no</i>	244).

Poiché il disegno di legge consiste in un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

**(Esame degli ordini del giorno
— A.C. 2667)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 2667 sezione 6*).

Invito il rappresentante del Governo ad esprimere rapidamente il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati. Procederemo uno alla volta.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Raffaldini 9/2667/1.

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 9/2667/1 ?

FRANCO RAFFALDINI. No, signor Presidente, non insisto.

PRESIDENTE. Sta bene.

Sottosegretario Mammola, qual è il parere sull'ordine del giorno Duca n. 9/2667/2 ?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Duca n. 9/2667/2.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 9/2667/2 ?

EUGENIO DUCA. Scusi, signor Presidente (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*) ...scusate, se fate così chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, parli con il Presidente.

EUGENIO DUCA. Questo non è il Parlamento, ma il mutimento ! Sappiate che questo è il Parlamento, non il mutimento ! Non provocate...

PRESIDENTE. Onorevole Duca...

EUGENIO DUCA. ...perché altrimenti stiamo qui fino a questa sera (*Proteste dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Onorevole Duca, lei sta parlando con me; le chiedo se insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 9/2667/2.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, abbiamo presentato alcuni ordini del giorno molto ragionevoli che, peraltro, riprendono le assicurazioni che il Governo ha fornito. Non si può ricominciare con il gioco delle tre carte; lì vi sono misure precise nei confronti...

PRESIDENTE. Il Governo ha detto che l'accoglie come raccomandazione.

EUGENIO DUCA. No come raccomandazione...

PRESIDENTE. Onorevole Duca, vuole insistere per la votazione ?

EUGENIO DUCA. Vi è un ordine del giorno preciso. Chiediamo, al riguardo, che il Governo lo accetti e non lo accolga come raccomandazione !

PRESIDENTE. Il Governo lo ha accolto come raccomandazione.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, chiedo al Governo di rivedere il suo giudizio. Se il Governo è coerente con le cose che sono state dette finora...

PRESIDENTE. Prendo atto che il Governo conferma il parere precedentemente espresso.

Onorevole Duca, le chiedo di nuovo se insista per la votazione dell'ordine del giorno Duca n. 9/26672/2 ?

EUGENIO DUCA. Sì, signor Presidente insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Duca n. 9/2667/2, accolto come raccomandazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania*) (*Vedi votazioni*).

(Presenti	435
Votanti	434
Astenuti	1
Maggioranza	218
Hanno votato sì	201
Hanno votato no ..	233).

Onorevoli colleghi, non mi sembra il momento !

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Susini n. 9/2667/3 ? Onorevoli colleghi, non mi sembra il momento !

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Susini n. 9/2667/3 se insistano per la votazione.

MARCO SUSINI. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Susini n. 9/2267/3, accolto come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	434
Votanti	432
Astenuti	2
Maggioranza	217
Hanno votato sì	199
Hanno votato no ..	233).

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Mazzarello n. 9/2667/4 ?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Mazzarello n. 9/2667/4 se insistano per la votazione.

GRAZIANO MAZZARELLO. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Mazzarello n. 9/2267/4, accolto come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	434
Votanti	433
Astenuti	1
Maggioranza	217
Hanno votato sì	194
Hanno votato no ..	239).

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Lusetti n. 9/2667/5 ?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Luseti n. 9/2667/5 se insistano per la votazione.

RENZO LUSETTI. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Luseti n. 9/2667/5, accolto come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	434
<i>Votanti</i>	431
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	216
<i>Hanno votato sì</i>	195
<i>Hanno votato no</i>	236).

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Tidei n. 9/2667/6?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo non lo accetta.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Tidei n. 9/2667/6 se insistano per la votazione.

PIETRO TIDEI. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Tidei n. 9/2667/6, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	435
<i>Votanti</i>	434
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	196
<i>Hanno votato no</i>	238).

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Molinari n. 9/2667/7?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo non lo accetta.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Molinari n. 9/2667/7 se insistano per la votazione.

GIUSEPPE MOLINARI. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Molinari n. 9/2667/7, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e</i>	<i>Votanti</i>	433
<i>Maggioranza</i>		217
<i>Hanno votato sì</i>		192
<i>Hanno votato no</i>		241).

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Crisci n. 9/2667/8?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Crisci n. 9/2667/8 se insistano per la votazione.

NICOLA CRISCI. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Crisci n. 9/2667/8, accolto come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	<i>437</i>
<i>Votanti</i>	<i>436</i>
<i>Astenuti</i>	<i>1</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>219</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>195</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>241).</i>

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Burtone n. 9/2667/9?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Burtone n. 9/2667/9 se insistano per la votazione.

GIOVANNI MARIO SALVINO BURTONE. Sì, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Burtone n. 9/2667/9, accolto come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	<i>438</i>
<i>Votanti</i>	<i>436</i>
<i>Astenuti</i>	<i>2</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>219</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>194</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>242).</i>

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

***(Dichiarazioni di voto finale
— A.C. 2667)***

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cristaldi.

NICOLÒ CRISTALDI. Chiedo alla Presidenza l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, esprimiamo contrarietà su questo decreto-legge, perché, se da una parte esso è un atto dovuto, dall'altro non corrisponde ad altri atti dovuti da parte del Governo nei confronti di questa importante categoria.

Il segnale è stato dato in questo momento dal Governo quando ha bocciato l'ordine del giorno Tidei che impegna il Governo a convocare gli autotrasportatori. Questo è il segnale evidente della non volontà di accompagnare questo duro provvedimento con altri che aiutino il settore a riorganizzarsi e a riprendere la competitività.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA
(ore 13,55)

FRANCO RAFFALDINI. Per questa ragione, oltre al fatto che il Governo non ha

accettato molti ordini del giorno, se non come raccomandazioni, esprimiamo voto contrario su questo decreto-legge.

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, anche a nome del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani, — consegnerò successivamente il testo scritto della mia dichiarazione alla Presidenza —, ritengo che la discussione che si è sviluppata all'interno di quest'aula per ciò che riguarda il decreto-legge sull'autotrasporto abbia dimostrato come non vi era l'intenzione, da parte del centrosinistra, di fare ostruzionismo, bensì di discutere nel merito delle questioni, di tentare cioè di far comprendere al Governo che questo settore del nostro sistema imprenditoriale — l'autotrasporto — è importante per lo sviluppo del nostro territorio.

Si è tentato di far comprendere come sia necessario determinare delle politiche attive dal punto di vista della ristrutturazione industriale, così come rendersi promotori di eventi ulteriori per fare in modo che l'autotrasporto possa di fatto svilupparsi in una condizione di concorrenzialità a livello europeo.

Si è dimostrato, di fatto, che il Governo non è in grado di governare il sistema e le altre politiche sviluppate in tempi diversi. Non per niente le considerazioni della Lega hanno stigmatizzato che non è più possibile, semplicemente, attenersi ed accontentarsi dei « poi vediamo ». Il dato vero è che esiste una condizione in cui il Governo promette, e comunque non mantiene, negando la possibilità di discutere in maniera inequivoca le questioni nazionali importanti, per definirne la politica all'interno del nostro territorio.

Per tali motivazioni il gruppo Misto-Socialisti democratici italiani voterà contro il provvedimento in esame (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani*).

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, voteremo contro il provvedimento in esame, in quanto presenta dei limiti di impianto dimostrati dal confronto in atto, in cui la funzione del Parlamento è stata esaltata; se è vero, come è vero, che su un emendamento, approvato da noi, identico ad un altro presentato dai gruppi di opposizione, vi è stata una larga convergenza del Parlamento.

Nel merito si tratta di una decisione importante che dà ragione al confronto e al valore dell'Assemblea parlamentare. Mi auguro che il Senato migliori il provvedimento in esame e lo integri con le ragioni qui espresse.

Credo che per il paese si sia fatto un ottimo lavoro, sapendo che dietro al provvedimento in esame stanno ragioni non soltanto di vita, di lavoro e di impresa.

Sollecitiamo il Governo ed il Presidente del Consiglio a non essere inadempienti: non servono tavoli tecnici, ma ne occorre uno politico con gli operatori del settore, per risolvere in via definitiva la questione.

Confermiamo il nostro voto contrario sul provvedimento in esame. (*Applausi dei deputati del gruppo Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

GIORGIO LA MALFA. Signor Presidente, è accaduto qualcosa di molto significativo in aula con il voto sulla proposta emendativa Gibelli 2.4, con la grande maggioranza che ha votato a favore di essa.

Non è in questione se il Governo vinca o meno un confronto parlamentare: ogni tanto può anche essere positivo che il Parlamento esprima una opinione diversa da quella del Governo; pur facendo parte della maggioranza, tale aspetto non mi preoccupa. Se il Parlamento ritiene di dovere migliorare, con l'apporto dell'op-

posizione, un testo governativo, e lo fa, manifesta la sua autonomia, rendendo un servizio alla nostra democrazia.

Il problema è, semmai, su che cosa lo si è fatto, anzi, su che cosa lo avete fatto, onorevoli colleghi, che avete votato a favore, avendo io votato diversamente insieme con la minoranza. Lo si è fatto, ripeto, contro una dichiarazione del Governo, che afferma trattarsi di una multa che l'Unione europea ha inflitto al nostro paese e che, se il Parlamento italiano rifiutasse di ottemperare, ciò probabilmente provocherà ulteriori problemi con l'Unione stessa.

Tale maggioranza che si è costituita afferma tutti giorni che l'Italia non deve allontanarsi dall'Europa; ma, poi, rifiuta le decisioni delle Corti europee. Dichiarata così, onorevoli colleghi, che le nostre manifestazioni di europeismo hanno a che fare con i principi, ma non con i fatti. È bene saperlo.

SALVATORE ADDUCE. E il falso in bilancio?

ALFREDO BIONDI. Che c'entra?

GIORGIO LA MALFA. Ognuno ha il suo falso in bilancio! Il falso che voi state perpetrando è molto grave nei confronti delle parole.

Onorevole Duca, ognuno è libero di giudicare. Dico semplicemente che per queste semplici ragioni, signor Presidente, mi asterrò dal voto su questo disegno di legge di conversione del decreto-legge, che ovviamente mi sembra molto grave per il nostro Parlamento.

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

LUIGI MURATORI. Signor Presidente, intervengo solo per annunciare il voto favorevole del gruppo di Forza Italia e per chiedere alla Presidenza l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, non ho preparato un intervento scritto, perché la dichiarazione di voto era subordinata all'esito della votazione del mio emendamento 2.4.

In questo momento posso dire, con grande fermezza, che il gruppo della Lega voterà a favore del disegno di legge di conversione del decreto-legge, ricordando che lo stesso è stato modificato, su libera iniziativa dell'Assemblea e che, in questa sede, è nato un dibattito costruttivo nell'ambito del quale un emendamento è stato votato da gran parte (o da una buona parte) della maggioranza che regge questo paese. Io, che ho presentato quest'emendamento, ritengo di non prestarmi al gioco strumentale del centrosinistra perché in Commissione sono stato l'unico a presentare degli emendamenti e le affermazioni di oggi sono tardive e strumentali (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega nord Padania e di Alleanza nazionale*)!

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, è singolare la dichiarazione dell'onorevole La Malfa. Prima, reclama l'indipendenza del Parlamento, poi sostiene che lo stesso non può esprimere un giudizio autonomo su una valutazione del Governo. Onorevole La Malfa, il problema è che non crediamo affatto a ciò che ha detto il Governo (ha affermato una cosa falsa, non vera) e noi rivendichiamo la nostra possibilità di realizzare qualcosa di più giusto per gli autotrasportatori e per il paese. Le è venuto questo dubbio o no (*Applausi dei deputati del gruppo 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, vorrei ricordare all'onorevole La Malfa che non sono stato io ad interromperlo mentre parlava. Non so, dunque, per quale motivo si sia rivolto a me. Non sono stato io. Hai sentito una voce e hai creduto che fosse la mia.

A parte ciò, è sorprendente l'intervento dell'onorevole La Malfa che ho sempre apprezzato come convinto europeista ma che, da alcuni mesi a questa parte, vedo invece difendere iniziative che, in passato, aveva sempre contrastato.

Se l'onorevole La Malfa avesse letto il testo dell'emendamento Gibelli 2.4 e gli altri da noi presentati, tra cui quello che prevedeva l'aumento del termine di pagamento, da 60 a 120 giorni, avrebbe constatato che ciò non significa andare contro una decisione assunta dalla Commissione e se avesse ascoltato il dibattito, si sarebbe accorto che già il Senato della Repubblica, pur mettendo in minoranza il Governo, aveva già introdotto rilevanti modifiche al decreto-legge, perché era un provvedimento raffazzonato, fatto male, come spesso vi capita di fare. Riuscite a fare bene i decreti-legge, quando si tratta di portare via i soldi e i diritti ai lavoratori, ai pensionati e quando dovete dare miliardi e miliardi a ricchi, ai nuovi e ai vecchi ricchi. Su questo siete molto bravi!

Non ricorda, onorevole La Malfa, che tutti i lavoratori dipendenti, i pensionati, gli autonomi, i professionisti avrebbero dovuto avere la restituzione dell'IRPEF dal 1° gennaio 2002, e che avrebbero avuto diritto al rimborso del *fiscal drag*, ossia del differenziale tra l'inflazione reale e quella programmata? Come mai siete stati zitti, onorevole La Malfa ed onorevoli colleghi, quando sono state portate via centinaia di migliaia di lire dalle tasche di milioni di persone (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*), di lavoratori, di commercianti, di artigiani, di pensionati? Come mai siete stati zitti? Non ve lo imponeva l'Europa! Ve lo ha imposto il grande compito di dare soldi ai grandi ricchi! Non Europa, caro collega La Malfa e cari colleghi!

Al Senato ci sarà modo di convertire il decreto-legge e anche di riflettere sul fatto che è ora di finirla con le leggi capestro alle quali da tempo avete abituato il Parlamento, al quale viene impedita ogni opera di miglioramento, salvo in rarissime occasioni.

Spero che questa riflessione torni utile proprio per quel ruolo del Parlamento richiamato dall'onorevole La Malfa (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor Presidente, ribadisco il voto favorevole del gruppo dell'UDC (CCD-CDU) sul provvedimento in esame ed intervengo per chiarire la nostra posizione relativamente al voto contrario espresso sull'emendamento Gibelli 2.4. Abbiamo ritenuto che il testo del Governo fosse tale da evitare ogni preoccupazione circa l'eventualità che la disposizione venisse censurata in sede europea.

Siamo convinti, però, che il sistema dell'autotrasporto, nel nostro paese, necessiti di interventi strutturali per essere in grado di far crescere la competitività delle imprese, di abbassare i loro costi e di affrontare la sfida con il mercato che ci aspetta in Europa. Quindi, esprimeremo un voto favorevole sul provvedimento in esame, ma ribadiamo la responsabilità di chi ha votato a favore del menzionato emendamento Gibelli 2.4 in termini di prospettiva sul versante europeo.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

(Coordinamento - A.C. 2667)

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

***(Votazione finale e approvazione
— A.C. 2667)***

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2667, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

<i>(Presenti</i>	<i>372</i>
<i>Votanti</i>	<i>363</i>
<i>Astenuti</i>	<i>9</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>182</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>229</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>134).</i>

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 627 — Disposizioni per il completamento e l'aggiornamento dei dati per la rilevazione dei cittadini italiani residenti all'estero e modifiche alla legge 27 ottobre 1988, n. 470 (approvato dal Senato) (2255) (ore 14,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Disposizioni per il completamento e l'aggiornamento dei dati per la rilevazione dei cittadini italiani residenti all'estero e modifiche alla legge 27 ottobre 1988, n. 470.

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

La ripartizione dei tempi riservati all'esame degli articoli sino alla votazione finale è pubblicata in calce al vigente calendario dei lavori *(vedi resoconto stenografico della seduta del 24 aprile 2002)*.

(Esame degli articoli — A.C. 2255)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato.

Avverto che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere che è distribuito in fotocopia *(vedi l'allegato A — A.C. 2255 sezione 1)*.

(Esame dell'articolo 1 — A.C. 2255)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 *(vedi l'allegato A — A.C. 2255 sezione 2)*.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo state presentate proposte emendative, passiamo ai voti.

Avverto che è stata ritirata la richiesta di votazione nominale.

Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato)

(Esame dell'articolo 2 — A.C. 2255)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 2 *(vedi l'allegato A — A.C. 2255 sezione 3)*.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo state presentate proposte emendative, passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato)

(Esame dell'articolo 3 – A.C. 2255)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 3 (*vedi l'allegato A – A.C. 2255 sezione 4*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo state presentate proposte emendative, passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato)

(Esame dell'articolo 4 – A.C. 2255)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4 (*vedi l'allegato A – A.C. 2255 sezione 5*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo state presentate proposte emendative, passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'articolo 4.

(È approvato)

**(Dichiarazioni di voto finale
– A.C. 2255)**

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

VALDO SPINI. Signor Presidente, per consentire l'approvazione del provvedimento, rinunciamo ad intervenire per dichiarazione di voto.

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

GIOVANNI BIANCHI. Signor Presidente chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione del testo della mia dichiarazione di voto in calce al resoconto stenografico della seduta.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

NICOLÒ CRISTALDI. Signor Presidente, anch'io chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione del testo della mia dichiarazione di voto in calce al resoconto stenografico della seduta.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

GIUSEPPE NARO. Presidente, chiedo anch'io l'autorizzazione alla pubblicazione del testo della mia dichiarazione di voto in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, chiedo anch'io l'autorizzazione alla pubblicazione del testo della mia dichiarazione di voto in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

MIRKO TREMAGLIA, *Ministro per gli italiani nel mondo*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRKO TREMAGLIA, *Ministro per gli italiani nel mondo*. Signor Presidente, se lo permette, desidererei che in calce al resoconto stenografico della seduta fosse pubblicato anche il testo di alcune mie considerazioni.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente senz'altro.

**(Votazione finale e approvazione
– A.C. 2255)**

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 2255, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(S. 627 – Disposizioni per il completamento e l'aggiornamento dei dati per la rilevazione dei cittadini italiani residenti all'estero e modifiche alla legge 27 ottobre 1988, n. 470) (approvato dal Senato) (2255):

<i>(Presenti</i>	<i>346</i>
<i>Votanti</i>	<i>345</i>
<i>Astenuti</i>	<i>1</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>173</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>344</i>
<i>Hanno votato no</i>	<i>1).</i>

La Presidenza prende atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Cesaro non ha funzionato e che egli avrebbe voluto esprimere un voto favorevole.

Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo.

NINO STRANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NINO STRANO. Signor Presidente, pochi giorni fa, in Olanda, è stato assassinato il leader di un partito politico.

Vorremmo che la Presidenza della Camera esprimesse una condanna della violenza contro chiunque venga rivolta, al di là delle posizioni politiche. Lo si è sempre fatto ed io ritengo che questa Presidenza e quest'Assemblea debbano partecipare al cordoglio per un atto di violenza che ha colpito il leader di un partito politico candidato alle prossime elezioni politiche, che si svolgeranno, in Olanda, il 15 maggio. Credo si tratti di un atto dovuto da

parte di un Parlamento democratico che ha sempre condannato la violenza, da qualunque parte questa provenisse.

AUGUSTO BATTAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AUGUSTO BATTAGLIA. Signor Presidente, chiedo che la Presidenza solleciti la risposta alla mia interrogazione n. 4-02666, presentata l'11 aprile scorso, sui fallimenti immobiliari.

PRESIDENTE. Onorevole Battaglia, la Presidenza si attiverà in tal senso.

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, desidero associarmi alle considerazioni testé fatte dal collega di Alleanza nazionale.

ANTONIO ROTUNDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO ROTUNDO. Signor Presidente, in Macedonia, come ci ha detto lo stesso Presidente Casini, è morto un giovane ufficiale dell'esercito, Stefano Rugge, un capitano di 28 anni di Lecce, deceduto per l'esplosione di una mina. Intendo esprimere alla famiglia, alla giovane moglie, il cordoglio, la vicinanza, la solidarietà. E voglio esprimere gli stessi sentimenti alle forze armate, all'esercito, a cui apparteneva Stefano Rugge.

Ritengo comunque opportuno ed utile che il Governo, nei prossimi giorni, riferisca sulla vicenda, sulla dinamica del tragico incidente, sul contesto, sulle condizioni ambientali nelle quali l'Italia svolge la sua missione di pace nel Kosovo (*Applausì*).

LUIGI PEPE. Chiedo di parlare.

UGO LISI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Stanno parlando tutti, onorevole Lisi; lei potrà parlare dopo Pepe e Grillini. Qualche secondo dopo non è la fine del mondo.

LUIGI PEPE. Signor Presidente, intervengo solo per associarmi alle considerazioni svolte dall'onorevole Rotundo.

FRANCO GRILLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO GRILLINI. Signor Presidente, intervengo solo per associarmi al sentimento di cordoglio per l'omicidio del leader politico olandese. Anche a me dispiace che non sia stata fatta la commemorazione alla Camera. Era un leader politico che esprimeva posizioni molto diverse da quelle che esprimo io e che esprime il mio gruppo, ma sicuramente era una persona che con la xenofobia non aveva nulla a che fare. Si trattava di una persona che aveva idee di destra, conservatrici. Era anche un omosessuale dichiarato che aveva saputo raccogliere intorno alla sua persona un grande consenso popolare. Personalmente, sono molto rattristato che nella vita politica in Europa si debbano subire episodi di violenza di questo tipo. Avrei preferito che la Presidenza della Camera lo avesse ricordato direttamente, senza la nostra sollecitazione (*Applausi del deputato Biondi*).

UGO LISI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UGO LISI. Signor Presidente, la mia insistenza era dettata solo e soltanto dal fatto che il motivo per il quale volevo intervenire era lo stesso per il quale l'onorevole Rotundo aveva chiesto la parola, visto che sono parlamentare di Lecce città.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Pepe è di Lecce; sono tutti di Lecce.

UGO LISI. Città dove risiede la famiglia di Stefano Rugge. Stefano era un mio carissimo amico, ecco perché intendo ricordarlo così. Il 25 di maggio avrebbe detto di sì a una splendida ragazza di Udine. Purtroppo non è convolato a nozze perché quella mina maledetta lo ha portato via. Approvo ciò che ha chiesto il collega Rotundo, insieme a tutti i parlamentari salentini. Vogliamo saperne di più sicuramente (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il Governo su questo ha dato la sua disponibilità, mi sembra ieri. Non credo ci siano problemi.

ALFREDO BIONDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALFREDO BIONDI. Signor Presidente, intervengo più che velocemente. Sono pienamente d'accordo — l'ho applaudito — con Grillini. C'è una strana indifferenza di fronte alla morte quando essa colpisce quello che viene definito un avversario politico, che spesso qualcuno considera un nemico politico, un criminale da abbattere. Questa è una brutta cosa perché un leader politico, se è tale, interpreta quello che una parte della popolazione (è nella sua libertà) ritiene di destinargli in termini di simpatia, di fiducia, di speranza. Credo allora che non debbano essere fatte distinzioni. Hanno ucciso un uomo alla vigilia delle elezioni; si tratta di un colpo inferto anche alla sovranità popolare, alla sua libera manifestazione. Credo che questa Assemblea, che ha il privilegio — nella libertà — di poter esprimere ogni volta un senso di cordoglio e di rammarico per chiunque sia stato colpito dal piombo degli eversivi, dei terroristi o di un altro tipo di criminale, debba dire una parola. È stata espressa da questa parte, non critico affatto la Presidenza, di cui mi onoro di far parte; quando il Presidente lo riterrà, lo farà.

Io lo faccio in questo momento, associandomi anche al dolore dei colleghi.

Sebbene non siamo di Lecce, avvertiamo anche noi il senso del sacrificio che,

purtroppo, in una maniera forse imprevedibile, ci ha privati di un valoroso ufficiale che meritava forse una condizione migliore per risolvere i suoi problemi familiari.

MARCO ZACCHERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCO ZACCHERA. Signor Presidente, intervengo per un motivo molto più futile. Comunque anch'io, su entrambi gli argomenti testé richiamati dal collega Biondi, non posso che esprimere le stesse convinzioni. Immaginate cosa sarebbe potuto accadere in quest'aula parlamentare se in Olanda fosse stato ucciso un leader della sinistra.

ALFREDO BIONDI. Forse sì.

MARCO ZACCHERA. Oltre a ciò intendevo pregarla di sollecitare la risposta a due mie interrogazioni presentate circa un mese fa e rivolte una al ministro dell'interno e l'altra al ministro degli affari esteri, di contenuto pressoché identico, con le quali si chiede quali siano i motivi per cui non vengono introdotte possibilità tecniche per la schedatura delle persone che entrano in Italia. Si tratta di un problema importante sul quale ci impantanneremo prossimamente in quest'aula parlamentare (ho avuto modo di ascoltare anche alcune dichiarazioni dell'opposizione).

Se il Governo, cortesemente, rispondesse a queste due interrogazioni avremmo già risolto buona parte dei problemi relativi alla individuazione ed alla identificazione delle persone che entrano in Italia.

PRESIDENTE. Riferirò al Presidente della Camera perché interessi il Governo.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, anche il gruppo della Lega nord Padania intende associarsi a questo clima di condoglianze e di cordoglio per questi due fatti, ovviamente slegati, ma che devono trovare un'eco all'interno di quest'aula. Si tratta di fatti molto gravi: uno politico in Olanda e l'altro più personale, che ci tocca più direttamente come Stato italiano.

Non possiamo che sottolineare che la dialettica politica non può essere risolta con atti violenti di questo tipo. Dobbiamo anche interrogarci, in maniera seria ed intelligente, su quali siano le conseguenze di una esasperazione totale e continua delle posizioni politiche che è diventata un po' il minimo comun denominatore delle sinistre, o delle formazioni che si rifanno alla sinistra più meno liberale, più o meno estrema, in tutto il continente europeo.

PRESIDENTE. Grazie.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Concludo, signor Presidente.

Pensiamo che l'unico strumento per misurare la volontà democratica dei cittadini siano le elezioni e che qualsiasi altro metodo volto a bypassare questa possibilità democratica porti a conseguenze assolutamente rischiose, in Olanda come in Italia.

Da ultimo, non possiamo non ricordare come l'Ulivo, prodigo di richieste di dibattiti parlamentari, spesso e volentieri in maniera illegittima, sui temi più disparati della politica internazionale, osservi, in questa occasione, un'assordante silenzio sulla vicenda.

SANTINO ADAMO LODDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINO ADAMO LODDO. Signor Presidente, volevo associarmi anch'io a titolo personale e del gruppo della Margherita a quanto espresso poco fa dal collega Luigi Pepe e dall'altro collega di Lecce sulla triste vicenda della morte di un

militare. Vorrei dunque esprimere il sostegno alla famiglia ma ritengo anche giusto che lo Stato vada fino in fondo a verificare quanto è successo perché questa vicenda divenga esplicita e trasparente.

NINO STRANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NINO STRANO. Signor Presidente, alla luce delle nostre dichiarazioni, sperando che non rimangano lettera morta, desidereremmo sapere di se lei si farà, come noi speriamo, portavoce nei confronti del Governo, che riteniamo grave sia assente in questo momento.

Credo che il Governo debba rimanere presente in aula fino al termine dei lavori perché, se è importante discutere argomenti come la fiscalità e gli autotrasporti, altrettanto importante è che il Governo assista e prenda la parola su argomenti riguardanti commemorazioni e violenze che si svolgono anche in altri Stati.

PRESIDENTE. Sta bene, riferirò al Presidente della Camera. Preciso che il motivo per cui il Governo non è presente in aula è connesso al fatto che si è conclusa l'attività legislativa prevista.

Sospendo la seduta che riprenderà alle ore 15,30 con lo svolgimento di interpellanze urgenti.

La seduta, sospesa alle 14,20, è ripresa alle 15,30.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alberta De Simone, Naro e Tremaglia sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

Svolgimento di interpellanze urgenti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze urgenti.

(Finanziamenti per la scuola internazionale di talassemia a Pesaro – n. 2-00276)

PRESIDENTE. L'onorevole Lusetti ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00276 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 1*).

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Sta bene. Il sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento, senatore Ventucci, ha facoltà di rispondere.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Con la presente interpellanza urgente l'onorevole Lusetti chiede di conoscere se il Governo intenda istituire la scuola internazionale di talassemia destinando allo scopo stanziamenti di competenza del Ministero della salute e fondi previsti per la cooperazione allo sviluppo del Ministero degli affari esteri. A tal proposito occorre far presente che, in occasione del G8 tenutosi a Genova lo scorso luglio, il Governo ha manifestato la volontà di istituire in Italia una scuola di talassemia aperta a medici stranieri per diffondere, soprattutto nei paesi del bacino del Medio Oriente e del Mediterraneo, le conoscenze acquisite negli anni, nella lotta contro tale malattia, da *équipe* medico-scientifiche di avanguardia che operano nel nostro paese. L'iniziativa, che persegue un rilevante obiettivo solidaristico nei confronti delle situazioni sanitarie dei paesi meno avanzati, mira a garantire che le terapie cliniche più avanzate del settore siano concentrate in una struttura all'avanguardia che sia anche in grado di effettuare e promuovere ricerca.

Tale iniziativa può oggi trovare realizzazione anche attraverso i finanziamenti a

carico del Ministero degli affari esteri (circa 4.650.000 euro in un triennio) e gli ulteriori stanziamenti previsti dalla legge 28 dicembre 2001, n. 448, ossia la legge finanziaria per il 2002. Al fine di rendere operativo il suddetto obiettivo, il ministro della salute ha chiesto al presidente della giunta della regione Marche di far conoscere se tale regione valuti positivamente l'iniziativa di istituire la scuola di talassemia inserendola, con le varie attività correlate, presso l'azienda ospedaliera San Salvatore di Pesaro. La regione Marche, al riguardo, ha espresso il proprio vivo interesse all'istituzione della scuola nell'ambito dell'azienda ospedaliera e sta attualmente procedendo alla convenzione tra i soggetti interessati all'iniziativa per definire tempi, modalità e procedure di finanziamento.

Il Ministero della salute, inoltre, ha predisposto uno schema di disegno di legge che, nell'autorizzare la spesa occorrente per il triennio 2002-2004, istituisce un centro di alta specializzazione, con annessa scuola di formazione, per il trattamento e lo studio della talassemia a beneficio in via prioritaria di pazienti e medici di altri paesi del bacino del Mediterraneo e del Medio Oriente. Tale schema è stato inviato, con nota del 10 aprile 2002, alla Presidenza del Consiglio dei ministri per l'espletamento dell'ulteriore attività istruttoria necessaria per la sua presentazione al Consiglio dei ministri medesimo.

PRESIDENTE. L'onorevole Lusetti ha facoltà di replicare.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, colleghi, onorevole sottosegretario, mi dichiaro soddisfatto della risposta fornita alla mia interpellanza urgente, perché constato che le istituzioni di governo locale ed il Governo centrale collaborano fattivamente per realizzare una grande iniziativa di solidarietà. Per la verità, tale iniziativa già da qualche anno è stata avviata nella città di Pesaro sotto la guida del professor Lucarelli, uno dei massimi esperti di questa malattia che ha curato con successo, insieme alla sua *équipe*,

tantissimi bambini; egli si è anche fatto carico, un po' a spese del servizio sanitario nazionale ed in parte grazie a collaborazioni con paesi stranieri, di esportare nel mondo le proprie capacità e professionalità, recandosi nei paesi in cui è difficile curare questi bambini ed evitando che i medesimi, almeno quelli che se lo potevano permettere, fossero costretti a raggiungere l'Italia per potersi curare. Credo che questa iniziativa sia, quindi, molto importante.

Non a caso, la giunta regionale della regione Marche ha subito dato il suo assenso ad una iniziativa di questo tipo.

Mi dichiaro anche soddisfatto di questo schema di disegno di legge che il Consiglio dei ministri dovrà approvare, affinché possano essere garantiti i finanziamenti per la scuola di alta specializzazione.

Onorevole sottosegretario, vivo a Pesaro e sono stato eletto in quel collegio; è evidente, pertanto, che nutra un interesse particolare per questa vicenda. Tuttavia, credo che non si tratti di un beneficio che trarranno la sola città di Pesaro o la sola regione Marche, bensì che avrà tutto il nostro paese (tant'è che in Italia, da più parti, ci si rivolge a quella struttura specializzata) e a cui potranno fare riferimento l'intera comunità internazionale e, in modo particolare, i paesi più poveri. Ne trarranno un beneficio, quindi, non solo coloro che si trovano nelle vicinanze o che hanno la possibilità di sostenere le spese per le cure, ma anche i tantissimi bambini nel mondo che, purtroppo, sono affetti da questa malattia e che non hanno la possibilità di curarsi perché non possiedono i mezzi.

Questa iniziativa, al di là degli schieramenti politici e ideologici, ci consentirà di rendere un servizio alla comunità internazionale e permetterà a tanti bambini non solo di sopravvivere ma anche di crescere bene.

Mi auguro, quindi, che rispetto alle intenzioni del Governo vi sia fattività, nel senso che quest'ultimo, appena si sarà esaurita la fase di analisi burocratica dello schema di disegno di legge, possa approvarlo, cosicché il provvedimento giunga al

più presto in Parlamento. Auspicio, inoltre, che vi siano le condizioni affinché lo stesso possa essere rapidamente approvato: ciò significherebbe dare un po' di certezza in più ai tanti bambini che sono ancora affetti da questa malattia.

Oltre a ringraziare il Governo, il ministro Sirchia e lei, onorevole sottosegretario, che ha risposto alla mia interpellanza urgente, formulo l'auspicio che si possano accelerare il più rapidamente possibile i tempi, anche perché intorno alla vicenda della scuola di talassemia e del centro di Pesaro vi sono state congetture di varia natura e diversi problemi.

La città di Pesaro, la regione Marche, il paese e l'intera comunità internazionale non possono più attendere ulteriori dilazioni. Mi auguro, quindi, che tutto ciò si realizzi presto e rapidamente e che, in tempi rapidissimi, si possa dar vita — con i fondi già stanziati e prevedendo i fondi ulteriori che saranno necessari — alla scuola di alta specializzazione, che servirà — lo ripeto — non solo alla città di Pesaro, alla regione Marche o all'Italia, ma anche all'intera comunità internazionale, che deve poter beneficiare dell'alta specialità dell'équipe del professor Lucarelli.

**(Attività dei centri islamici
— n. 2-00311)**

PRESIDENTE. L'onorevole Gibelli ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00311 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 2).

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento, senatore Ventucci, ha facoltà di rispondere.

COSIMO VENTUCCI, Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento. Signor Presidente, con l'interpellanza urgente iscritta all'ordine del giorno, l'onorevole Gibelli, unitamente ad altri onorevoli, denuncia attività illecite commesse da

appartenenti a centri islamici presenti in Italia, con particolare riferimento all'applicazione della legge islamica.

Prendendo spunto dalla sentenza di condanna emessa a seguito dell'operazione di polizia giudiziaria denominata « Moschea », l'interpellante chiede di avviare un'indagine sulle citate attività e l'adozione, con riferimento a Napoli, di specifiche misure di ordine pubblico.

Desidero innanzitutto premettere (il Parlamento mi consenta una breve digressione che valga solamente come memoria) che il fenomeno dell'applicazione della *sharia* (legge islamica) all'interno delle numerose comunità musulmane presenti in Europa, è oggetto di particolare attenzione da parte di tutti i governi europei.

Com'è noto, il diritto islamico è vincolato ad un testo sacro, il Corano, e subordinato al rituale religioso. Il complesso di norme religiose, giuridiche e sociali basato sulla dottrina coranica prende il nome di *sharia* « la via da seguire ». Le fonti del diritto islamico sono quindi il Corano, la tradizione sacra o sunna, l'opinione della comunità e l'interpretazione analogica. Ricordo che i sunniti distinguono il potere spirituale da quello temporale che non può mai interpretare il Corano, mentre per gli sciiti la guida dell'Islam va cercata negli *imam* che possono anche detenere il potere temporale.

Il diritto islamico non è, quindi, unitario e si distinguono quattro scuole sunnite: quella *hanafita* (Turchia, Egitto, Pakistan, India, ex Unione Sovietica) la più liberale; quella rigorosa, *malikita* del Maghreb; la *shafita* (Asia e Africa orientale) con posizioni intermedie e la *hanbalita* più tradizionale e diffusa in Arabia.

Il diritto penale islamico risente di tutto ciò, distinguendo i reati espressamente puniti dal Corano (adulterio, bestemmia, furto) e per i quali il giudice non ha discrezionalità, i delitti di sangue, le cui pene sono determinate dal Corano e dalla sunna con la legge del taglione, che può essere sostituita dal prezzo di sangue, ed i comportamenti nocivi alla convivenza la cui pena è applicata discrezionalmente dal giudice.

Da quanto esposto si evince, quindi, che la tutela della libertà religiosa, costituzionalmente garantita, non può assolutamente estendersi a pratiche che realizzino fattispecie penali di delitti contro la persona quali mutilazioni, violenze e privazioni di libertà.

Posso, comunque, assicurare gli interpellanti che in questo campo la vigilanza degli organi investigativi è massima anche se il fenomeno dell'applicazione della *sharia* nel nostro paese risulta essere limitato. Gli sporadici eventi amplificati dalla cronaca vengono puntualmente perseguiti dalle competenti autorità e, per quello che riguarda la provincia di Napoli, non risultano essersi verificati episodi cruenti riferibili a pratiche musulmane.

Una costante ed attenta attività di *intelligence* viene svolta, comunque, nei confronti di soggetti legati a gruppi islamici radicali che, all'interno di istituti culturali o luoghi di culto, potrebbero porre in essere attività illecite.

Devo precisare, tuttavia, che in tali ambienti non sempre prevalgono orientamenti integralisti, anche se gli ultimi avvenimenti internazionali possono aver favorito le istanze radicali.

La diffidenza verso l'esterno e la tendenza ad evitare atteggiamenti che possono sollecitare l'attenzione degli organismi di controllo inducono, tuttavia, a non escludere, pur in assenza di concreti riscontri, che i credenti più ortodossi possano essere portati ad osservare rigidamente la legge islamica.

Sui fatti specifici rilevati dagli interpellanti è emerso che il 13 gennaio scorso militari del nucleo operativo e radiomobile della compagnia carabinieri di Eboli si recavano presso l'ospedale civile di Battipaglia ove era stato segnalato il ricovero di un cittadino extracomunitario che presentava gravissime lesioni da arma da taglio in varie parti del corpo.

La persona ricoverata veniva identificata e trovata sprovvista di permesso di soggiorno. Alla stessa venivano riscontrate l'amputazione delle prime quattro dita della mano sinistra ed ampie ferite ad entrambe le gambe.

Il cittadino extracomunitario riferiva che mentre si trovava all'interno dell'ex opificio Mellone, in località Tavernanova di Eboli, era stato aggredito da quattro cittadini algerini che « lo avevano punito in quel modo perché cattivo osservante della religione islamica durante il trascorso periodo del Ramadam ». Gli stessi lo rapinavano del denaro che aveva con sé oltre ad una catenina d'oro.

Le indagini consentivano di attribuire, invece, l'evento ad un regolamento di conti tra gruppi rivali nel contesto della spartizione delle zone di influenza per lo spaccio di stupefacenti. La competente stazione dei carabinieri denunciava così alla procura della Repubblica di Salerno quattro cittadini algerini, irreperibili, tutti di età compresa tra i 25 ed i 37 anni, poiché ritenuti responsabili di lesioni volontarie gravissime e rapina aggravata.

Non sono, altresì, emersi riscontri positivi in merito all'altro episodio su interventi di personale medico operante nella provincia di Trapani, volti a curare amputazioni e mutilazioni in applicazione della sharia.

L'operazione « Moschea », cui fa cenno l'onorevole interpellante, è stata attivata nel 1995 dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Napoli, sulla scorta di indagini condotte dai ROS in ordine a soggetti, appartenenti al Fronte islamico di salvezza algerino, sospettati di traffico illecito di armi e falsificazione di documenti e passaporti.

Nel corso dell'operazione sono state emesse quattordici ordinanze di custodia cautelare, per reato di associazione a delinquere finalizzato al traffico di armi e falsificazione di documenti, a carico di esponenti e di fiancheggiatori del citato Fronte islamico. Successivamente, il tribunale di Napoli, con sentenza del 22 marzo scorso ha condannato, per tale titolo di reato, quattro imputati a otto anni di reclusione ed altri nove a pene detentive di minore durata.

Quanto al punto dell'interpellanza in cui si chiedono notizie su di un cittadino algerino che, in qualità di vice-imam della citata moschea, all'indomani dei tragici

fatti dell'11 settembre 2001, pronunciò un sermone, i cui toni lasciavano intendere una giustificazione ideologica dell'ala oltranzista islamica, risulta che, sempre nell'ambito della più volte citata operazione « Moschea », il predetto vice-imam, unitamente ad altro cittadino marocchino, anch'esso abituale frequentatore della moschea, è stato condannato dal tribunale.

PRESIDENTE. L'onorevole Gibelli ha facoltà di replicare.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione la relazione oggi esposta dal Governo e ho avuto la sensazione — al di là della puntualità della risposta, per la quale ringrazio — che questo paese non sia nel XXI secolo ma rischi di precipitare in una sorta di neo-medioevo, in cui le considerazioni che sono state svolte nella relazione fanno riferimento a pratiche che l'Europa, per nostra fortuna, con grandissimo sacrificio pensava di aver abbandonato non da anni ma, forse, da secoli.

Affermo ciò perché abbiamo due ordini di problemi. Il primo è un problema di ordine pubblico interno legato alle considerazioni che lei ha esposto, cioè al fatto che, sicuramente, la libertà di religione prevista dalla Costituzione non può andare oltre le misure che abbiamo individuato proprio nelle stesse parti della Costituzione che garantiscono la libertà di culto, vale a dire la libertà dell'individuo, mentre, invece, l'utilizzo estremo di pratiche legate al rito e alla pratica islamica non hanno nulla a che fare con la nostra tradizione recentissima.

Ritengo che la risposta del Governo debba essere interpretata — o, almeno, vorrei che venisse interpretata e personalmente la interpreto — in considerazione della necessità di individuare strumenti non convenzionali per lottare contro questo fenomeno. Siamo di fronte ad un progetto di legge che ha già fatto discutere, la cosiddetta proposta di legge Fini-Bossi, e che interverrà sicuramente per regolare il fenomeno di un'immigrazione sbagliata. Al riguardo, se prendiamo, ad esempio, la

relazione sull'attività delle forze di polizia e dello stato dell'ordine e della sicurezza pubblica nel territorio nazionale trasmessa dalla Presidenza il 18 settembre del 2001 — è una data vicinissima all'11 settembre, casualmente, vicina ad un fatto terroristico e politico di rilevanza spropositata —, si noterà che i cosiddetti imam non si sono mai dissociati da questa azione.

A noi non basta che vengano definiti dei cattivi musulmani coloro che compiono degli atti terroristici di quelle dimensioni ma vogliamo che ci sia una ferma condanna e chiediamo al Governo proprio di andare in quella direzione, per evitare che si legga quanto sto per leggere proprio dal suddetto rapporto: « L'Italia e gli altri paesi europei non sono completamente immuni da questa minaccia » (si parla, appunto, del problema del terrorismo), « atteso che investigazioni condotte in un contesto di collaborazioni internazionali hanno evidenziato l'esistenza di basi di supporto logistico, di proselitismo e di finanziamento anche con il ricorso ad operazioni illecite, soprattutto di gruppi integralisti islamici algerini, egiziani e marocchini ».

Questo non fa altro che confermare quanto da lei prima precisato, ma si aggiunge: « Sono state inoltre avviate, in particolare in alcune città del nord e del centro Italia, indagini su presunte cellule islamiche, che sembrano costituire strutture di supporto logistico e organizzativo per gruppi estremisti radicali operanti specialmente nei paesi di provenienza, con intenti di destabilizzazione nei confronti dei rispettivi Governi »; e questo è il secondo aspetto.

Non si tratta solo di un problema di ordine pubblico interno, in quanto tale situazione si ripercuote su paesi musulmani con regimi sicuramente moderati. Dunque, l'Italia logisticamente si presta ad essere piattaforma di contestazione rispetto a questi paesi che, comunque — per quanto mi riguarda — hanno fornito una risposta molto più convincente con riferimento a certi imam, che sono ospiti del nostro paese. Mi riferisco anche a quanto affermato, con grandissimo imbarazzo, dal

Capo dello Stato egiziano in occasione di alcuni moti di piazza che inneggiavano a quanto stava accadendo in quel momento a New York. Quindi, gli interventi di natura straordinaria, sia di carattere tassativo sia di potenziamento degli strumenti delle forze dell'ordine, sono diretti a fornire questa doppia risposta.

Faccio presente che il sottoscritto, insieme ad altri colleghi, è stato testimone di altre situazioni di questo tipo. Infatti, il mio collegio di provenienza è Lodi, in cui vi è stata una battaglia politica per la costruzione di un'altra moschea su un terreno di proprietà pubblica. Sappiamo che gli standard urbanistici riguardano tutti, soprattutto le comunità, ma sicuramente non chi non ha contribuito al benessere della città di Lodi.

Tra l'altro, ho notato un grandissimo nervosismo da parte del rappresentante della comunità islamica che ha proposto questo progetto, il quale — non essendovi altre strutture — pretendeva questo terreno, allo stesso modo del responsabile della comunità islamica di Milano, il quale — in una trasmissione televisiva relativa al problema delle *madrasse*, che sono scuole coraniche — affermava: se il comune non mi dà altri spazi io mi prendo gli spazi che voglio. Peccato che gli spazi indisponibili, a causa di norme urbanistiche di sicurezza che noi tutti siamo chiamati a rispettare, non facciano parte della cultura di qualcuno che pensa che ci sia sempre una scappatoia per il volere di Allah o di qualcun altro!

Quindi, la situazione è molto delicata e, a mio modo di vedere, molto pericolosa e l'interpellanza aveva proprio l'obiettivo di tenere alta l'attenzione.

Purtroppo domani non potrò essere a Roma, dunque ho chiesto al Governo la possibilità di posticipare la discussione di un'altra mia interpellanza relativa alla scuola islamica clandestina di Cremona. Anche in questo caso la comunità islamica pretende, in un paese ospitante, di distogliere i propri figli dall'insegnamento obbligatorio, che dovrebbe rappresentare il primo spazio di confronto culturale — come una certa parte politica di questo

paese sostiene —, prevedendo solo l'insegnamento dell'arabo, del diritto islamico e, dunque, costituendo per persone minorenni una sorta di isola completamente distinta dal tessuto sociale della città.

Ciò non vuol dire che io sia favorevole a questo tipo di soluzione, però è singolare che amministrazioni di centrosinistra — tanto per dare alla politica ciò che la politica pretende — citino un provvedimento legislativo del 1994 nel quale si dice che, sotto la responsabilità dei genitori, i figli possono anche seguire un percorso di insegnamento diverso. Io credo — e penso che converrà con me — che il legislatore nel 1994 intendesse non le comunità straniere localizzate nel nostro paese ma i casi eccezionali di genitori che intendano assolvere ad un obbligo di Stato sotto la propria responsabilità, ma dentro la comunità. Se questo tipo di argomento arriva candidamente sui giornali, in risposta alle mie interpellanze e a quelle dei miei colleghi, se in tutto il paese c'è qualcuno che si può permettere di usare un'altra legge e non quella del paese ospitante, noi abbiamo il dovere, rispetto ai nostri cittadini, di dare risposte inequivocabili.

Quindi, rivolgo un invito ad insistere nella direzione delle parole del Governo, proprio perché non è oggi il momento di sottovalutare qualcuno o qualcosa che, per motivi culturali o di natura terroristica — ma soprattutto per motivi culturali — non ha alcuna intenzione di integrarsi. Concludo con una provocazione su un problema che non riguarda l'Italia ma il mondo del cattolicesimo. Non c'è un documento, firmato dopo il Concilio Vaticano II e sottoscritto dalle comunità islamiche del mondo, che preveda una parola: il principio di reciprocità. Quindi, se il principio di reciprocità non esiste, non lo garantiamo nemmeno noi per la nostra sicurezza e, soprattutto, per la nostra cultura.

**(Controllo del traffico aereo
nei cieli di Padova — n. 2-00301)**

PRESIDENTE. L'onorevole Saia ha facoltà di illustrare la sua interpellanza

n. 2-00301 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 3*).

MAURIZIO SAIA. No, signor Presidente, rinuncio ad illustrarla.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Berselli, ha facoltà di rispondere.

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, si risponde anche a nome del ministro delle infrastrutture e dei trasporti all'interpellanza urgente dell'onorevole Saia n. 2-00301.

Con riferimento alle questioni poste dall'onorevole interpellante, si rappresenta preliminarmente che l'episodio citato ed altri simili, già verificatisi in precedenza nella stessa area e considerati dalla stampa nazionale e locale come eventi di pericolo, non sempre si sono rivelati tali in termini tecnico-operativi propriamente detti.

Infatti, l'aumentato numero di *airprox* (situazione in cui due aeromobili si vengono a trovare a distanza e posizione reciproca inferiore o non coerente con quanto imposto dalle norme internazionali OACI), soprattutto con aerei militari, dipende essenzialmente dal fatto che le distanze di separazione adottate dal traffico aereo operativo sono diverse da quelle contemplate per il traffico civile e che dal 1° gennaio 2000 è divenuta obbligatoria l'installazione a bordo degli aeromobili civili del *traffic collision avoidance system*. Questo sistema, che comporta un notevole contributo all'incremento della sicurezza, permette di evidenziare situazioni il più delle volte non di pericolo ma pur sempre fuori norma, che in passato non venivano rilevate.

Ciò premesso, le indagini esperite a seguito dell'episodio in argomento, portano a considerare l'evento come conseguenza di un mancato coordinamento tra il controllore di volo civile e l'omologo militare. In merito, poi, all'asserzione secondo la quale l'evento possa essere imputato alle condizioni di lavoro dei con-

trollori civili e militari, si osserva che la complessità dello spazio aereo in argomento è dovuta alla presenza al suo interno di tutte le tipologie di traffico aereo esistenti e all'elevato numero di aeroporti che insistono nell'area, nell'ambito della quale, tuttavia, si opera cercando di ottemperare a tutte le esigenze di tutti gli utenti, nel massimo rispetto dei parametri di sicurezza del volo.

Particolare cura è stata, inoltre, posta nella determinazione dei carichi di lavoro sopportabili da ciascun settore di controllo, in termini di numero massimo di voli che ciascun controllore può tenere sotto guida in un dato periodo di tempo (normalmente in un'ora). Qualora la richiesta di sorvoli fosse considerata eccessiva, in relazione alla situazione in atto, ai mezzi tecnici disponibili, all'esperienza e al numero dei controllori, è prevista l'attivazione di misure di protezione o di flusso che limitano, in coordinamento con la banca dati centralizzata dei piani di volo di Eurocontrol-Bruxelles, il numero di voli di interesse per quello spazio aereo, così da ridurre le possibilità di errore umano dovuto al sovraccarico di lavoro.

Inoltre, esistono precise procedure che regolano i cosiddetti coordinamenti preattivi nel rispetto del principio adottato in ambito Eurocontrol, dell'uso flessibile dello spazio aereo, la cui applicazione ha raggiunto in Italia risultati esemplari per le altre nazioni. In ossequio a tale principio, al fine di ottimizzare l'uso dello spazio aereo, gli enti militari e civili coordinano il giorno precedente l'utilizzo delle singole porzioni di tale spazio (aeree di lavoro militare, rotte, corridoi e così via) affinché le operazioni aeree possano svolgersi in ambiti già definiti e pianificati con la massima efficienza. In tal senso, il coordinamento che il servizio di coordinamento e controllo dell'Aeronautica militare fornisce al centro regionale di assistenza al volo di Padova, sia il giorno precedente le operazioni (comunicazione dei movimenti aerei che si svolgeranno il giorno dopo e degli orari di attivazione di ogni singola aerea di lavoro), sia in fase tattica, cioè in tempo reale, permette al

citato centro regionale di pianificare e gestire con esattezza i carichi di lavoro di ciascun suo settore di controllo, nonché di utilizzare lo spazio aereo delle aree militari fintantoché le stesse non risultino effettivamente occupate, anche a scapito, in molti casi, della puntualità del traffico militare.

In particolare, si sottolinea che la permeabilità di tutte le aree militari è massima, anche durante la loro attivazione che, peraltro, tende sempre più a ridursi in termini temporali, oltre che spaziali, liberando lo spazio aereo nei giorni festivi, prefestivi e durante le ore notturne. Ciò porta a considerare che i ritardi imposti al traffico civile siano riconducibili non tanto alla difficoltà di coordinare la permeabilità dello spazio aereo militare, quanto a dinamiche indipendenti dalla presenza militare, legate soprattutto alla situazione degli aeroporti ed all'eccesso di domanda. In sostanza, il problema del complesso coordinamento richiesto e quindi l'intrinseca possibilità che insorgano problematiche, risulta dipendere dal numero di settori di controllo attivati e dalle loro interrelazioni, indipendentemente, quindi, dallo *status* civile o militare dell'operatore.

Con riferimento, poi alla presunta preferenza di molti voli per rotte che escludono lo spazio aereo nazionale e la conseguente perdita economica in termini di tasse, si osserva che, a seguito della normalizzazione della situazione balcanica, le quote di traffico aereo, che per effetto delle operazioni belliche si erano spostate sulle aerovie tirreniche ed adriatiche, tendono ora a riassumere i profili e i comportamenti precedenti alle ostilità. Al riguardo, le statistiche fornite da Eurocontrol rilevano che vi è un sensibile incremento di voli dell'ordine del 10 per cento circa nell'area di Padova, a fronte di un generalizzato ribasso in tutta Europa. In questo senso si osserva che il notevole sviluppo che negli ultimi anni ha interessato il centro di Padova è da attribuire anche agli ottimi rapporti che intercorrono con l'Aeronautica militare, i quali hanno consentito, a seguito dell'incremento dei voli civili, di rivedere l'organiz-

zazione dello spazio aereo fissata al momento della smilitarizzazione del servizio di controllo del traffico aereo.

Tale rivisitazione ha portato a cancellare la zona militare, nota come R35, che di fatto racchiudeva tutta l'area del centro di Padova, e ad istituire l'area terminale di Padova per consentire l'armonizzazione della gestione dei flussi del traffico da e per gli aeroporti di giurisdizione, con particolare riferimento a quelli di Bologna e di Venezia, i quali negli ultimi anni hanno avuto, anche loro, significativi aumenti dei voli. In particolare, per Venezia è stata costituita la zona di controllo di Venezia, distaccata da quella di Treviso controllata dall'Aeronautica militare. La predetta riorganizzazione discende da studi approfonditi effettuati da tecnici dell'ENAV e dell'Aeronautica militare e da simulazioni che, tenendo conto delle esigenze sia dei voli civili, che di quelli militari, hanno permesso una razionale ridistribuzione dei volumi di spazio aereo che, data la presenza nella zona di aeroporti civili e di basi militari, deve necessariamente prevedere un coordinamento stretto tra controllori civili e militari.

Tale stretto coordinamento è reso possibile dalla presenza nella sala di controllo di Padova (come in quella degli altri tre centri di controllo regionali italiani: Roma, Milano e Brindisi) del servizio di coordinamento e controllo dell'aeronautica militare, realizzando in tal modo un modello organizzativo integrato che, come è stato già accennato, viene indicato in tutti i consessi europei quale esempio per l'uso ottimale e flessibile di uno spazio aereo multiforme, come quello italiano, il quale, in relazione alla posizione geografica, è caratterizzato da alta densità di flusso, alta percentuale di variazione di quota (avvicinamenti ed allontanamenti) ed una complessa struttura aeroviaria piena di incroci.

In ultimo, per completezza di informazione, si rappresenta che i progetti di ristrutturazione dello spazio aereo proposti da alcuni controllori del centro regionale di assistenza al volo di Padova durante un convegno tenuto lo scorso no-

vembre, cui fa riferimento l'onorevole interpellante, non risultano essere stati portati, dall'ente nazionale di assistenza al volo (ENAV), all'attenzione della forza armata nell'ambito dei « fori » di discussione previsti dalla vigente normativa (decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1981 articolo 8, comitato di coordinamento operativo e regolamento di attuazione).

PRESIDENTE. L'onorevole Saia ha facoltà di replicare.

MAURIZIO SAIA. Signor Presidente, ringrazio il Governo nella figura del sottosegretario. Sono particolarmente soddisfatto per il fatto che il Governo abbia voluto rispondere — pur essendo stato interpellato sia il ministero delle infrastrutture sia il Ministero della difesa — attraverso il Ministero della difesa. L'occasione di questo, per fortuna, non tragico evento — visto che gli accertamenti fatti, soprattutto in sede militare, hanno potuto dimostrare che un pericolo di collisione, di fatto, non vi è stato — ripropone un tema sicuramente molto caldo e di attualità, relativo alla sicurezza aerea.

Partendo dalle problematiche del centro di controllo di Padova, che ormai per traffico aereo si dimostra essere il secondo in Italia, anche per le motivazioni che il sottosegretario ha sottolineato e relative alla cessazione della guerra nei Balcani — con il conseguente ripristino dei voli nell'area a nord-est —, sicuramente questo Governo eredita una situazione mai definitivamente risolta. Si tratta di una situazione che si trascina da oltre vent'anni con i noti fatti legati alla smilitarizzazione del controllo del volo militare, quando alla fine degli anni settanta vi furono una serie di scioperi, di vere e proprie insubordinazioni da parte di militari che vennero successivamente graziati dall'allora Presidente della Repubblica Pertini. Legislativamente si trascina una situazione che i precedenti Governi non hanno mai voluto concretamente affrontare. Di fatto, in estrema sintesi, la soluzione del problema relativo all'interrelazione ed alla governa-

bilità dei cieli nel nostro paese tra lo spazio aereo militare e quello civile è spesso e volentieri dipesa — come ha sottolineato anche il sottosegretario — anche dalla buona volontà e dai buoni rapporti tra la parte civile e la parte militare. Peraltro, va anche sottolineato che la maggior parte degli operatori del controllo aereo civile sono *ex* militari e quindi vivono in ottimi rapporti; in particolare, questa disponibilità e questa effettiva collaborazione, esiste nel centro di Padova e a volte, sicuramente, sopperisce a carenze legislative che non ci consentono di raggiungere livelli europei. Nei vari convegni, anche in quello che citava l'onorevole Berselli, vi sono richiami a modelli esteri — in particolare a quello tedesco e svizzero — dove il coordinamento, da parte del controllo di volo, tende ad essere unificato ed unitario.

Sicuramente in Italia vi è una lodevole ed ottimale professionalità dei controllori che non può assolutamente essere messa in discussione, come è successo in passato ed anche recentemente.

Non esiste ancora oggi un'effettiva legislazione che metta i nostri operatori del controllo del volo, sia militari sia civili, nelle condizioni di lavorare al meglio e quindi, anche dal punto di vista professionale, di dotarsi di strumenti legislativi, non tecnici, appropriati.

Un esempio per tutti è la discriminante retributiva pesantissima che si evidenzia tra la parte militare e quella civile; addirittura quella militare si trova a livelli lontanissimi da quelli delle altre nazioni europee, ovviamente lontani anche dalle retribuzioni degli operatori civili.

Non è certo solo questo il problema; forse potrebbe essere l'ultimo o il primo a seconda dall'aspetto che vogliamo considerare; sicuramente il problema della sicurezza dei nostri voli dovrebbe indurre il Governo (mi auguro che ciò possa avvenire di comune accordo in particolare tra i Ministeri della difesa e delle infrastrutture) a predisporre un modello che superi l'attuale situazione, bloccata da oltre vent'anni.

Di fatto, il sottosegretario ha toccato anche questo argomento; non stiamo solo parlando di sicurezza nei nostri cieli, ma anche di un aspetto finanziario non da poco.

Se teniamo conto del fatto che il nuovo trasferimento, dopo la guerra del Kosovo, di molti voli che si erano spostati nella zona militare, per esempio, nei cieli del centro Italia ed in particolare della Toscana, si può riscontrare, guardando la mappa dell'Europa, che lo spazio militare, destinato in esclusiva ai militari nelle aree del centro Italia e della Toscana, è particolarmente importante e allargato rispetto al suo effettivo utilizzo.

Ciò comporta anche un mancato introito da parte dello Stato per i voli, anche con riferimento alla possibilità di aumentare i voli civili; di fronte ad un aumentato traffico aereo vi sarebbe anche la possibilità di regolarizzare e di dare maggiore puntualità ai nostri voli, in particolare a quelli nazionali.

Di fronte a questa mappa, sorgono anche problemi di dimensione locale, specifici, del centro di controllo di Padova che devono essere affrontati con le amministrazioni locali e, in particolare, con la regione; tuttavia, al riguardo sicuramente vi potrà essere un apporto economico anche da parte del Governo.

Quel centro di controllo soffre, dopo il suo trasferimento, a seguito dell'abbandono delle aree militari nella stessa zona (ovvero quella dei colli Euganei) ancora di una carenza di spazi fisici di lavoro, tant'è che, durante i recenti lavori di ammodernamento della sala operativa (evento abbastanza inconsueto che sicuramente non si pone a livello dei parametri europei), vi è stata una convivenza di lavoro in una parte dello spazio in ristrutturazione con il settore operativo nel quale lavoravano i nostri controllori. Sicuramente, quindi, non si trovavano nelle condizioni migliori (ciò è accaduto più di un anno fa, quindi con il precedente Governo).

Ciò denota come vi siano problematiche legate allo spazio, ma ciò deve essere

affrontato a livello locale anche se si rende necessaria una certa attenzione del Governo.

Vorrei concludere, chiedendo al Governo — a ciò è legata la mia soddisfazione — una certa attenzione al fine di capire, dopo le note recenti vicende (ciò riguarda soprattutto il Ministero delle infrastrutture piuttosto che l'ENAV, quindi il suo commissariamento e comunque un riavvio di questo ente sotto una nuova direzione), di riconsiderare la legislazione per la regolamentazione del controllo aereo in questo paese, definendo, una volta per tutte, in maniera più moderna, il superamento della vecchia legislazione, ormai ultra ventennale, anche se, in parte, modificata attraverso alcuni decreti (tra cui uno del Presidente della Repubblica), che non dà ancora la percezione di un lavoro ottimale.

Con questo augurio, sono convinto che dal Governo potremo ricevere le risposte più precise anche in termini legislativi.

PRESIDENTE. Suspendo la seduta fino alle ore 18.

La seduta, sospesa alle 16,15, è ripresa alle 18.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Come stabilito dalla odierna Conferenza dei presidenti di gruppo, avrà ora luogo lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia.

Informativa urgente del Governo sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia.

Dopo l'intervento del sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Cicu, potrà intervenire un oratore per ciascun gruppo.

Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Cicu.

SALVATORE CICU, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, onorevoli deputati, ieri alle ore 13,55 circa, il capitano dell'esercito Stefano Rugge, effettivo al 10° reggimento genio guastatori di Cremona ed in servizio presso il contingente militare italiano in Macedonia, è tragicamente deceduto, a seguito dell'esplosione di una mina nel corso di un'attività operativa.

Come è noto, l'operazione in Macedonia, denominata *Amber Fox*, è un'operazione NATO di carattere multinazionale a guida tedesca. Le forze impegnate sono denominate *Task Force Fox* e consistono in un limitato contingente di circa 700-800 uomini, che ha il compito di assicurare una adeguata cornice di sicurezza agli osservatori internazionali dell'Unione europea e dell'OSCE. L'Italia contribuisce all'operazione con circa 160 uomini.

Al momento dell'incidente il capitano Rugge partecipava ad una attività di ricognizione quale componente di un *team* per la bonifica di ordigni esplosivi. Il *team* era composto da undici elementi, nove tedeschi e due italiani, e muoveva a bordo di quattro veicoli: tre autovetture da ricognizione tedesche, ed una ambulanza.

La missione, al comando di un capitano tedesco, consisteva nell'effettuare la ricognizione della strada sterrata Spkolca-Brodec ed, in particolare, nel verificare il rischio mine nell'area di Popova-Sapka che si trova poco prima del luogo dell'incidente. La ricognizione era necessaria in quanto l'area non risultava bonificata in precedenza perché impervia e difficile da raggiungere per via ordinaria, inoltre era rimasta per lungo tempo innervata.

Giunta nei pressi di Popova-Sapka, vicino al confine con il Kosovo, l'autovettura su cui viaggiava il capitano Rugge, guidata dall'ufficiale tedesco, ha provocato l'esplosione di una mina anticarro posta sul sedime stradale, di modello ancora sconosciuto e non visibile ad occhio nudo.

L'esplosione causava l'espulsione del motore e dell'asse anteriore del veicolo e ne determinava il rovesciamento.

L'ufficiale italiano, a seguito delle ferite riportate, è deceduto, mentre l'ufficiale tedesco è rimasto gravemente ferito.

I soccorsi hanno consentito di evacuare prontamente, con l'elicottero, l'ufficiale tedesco e il secondo militare italiano del *team*, il luogotenente Filippo Sturniolo, il quale, ancorché non direttamente coinvolto nell'esplosione, presentava un forte stato di shock. I due militari sono stati trasportati presso l'ospedale militare tedesco di Erebino.

Nulla invece è stato possibile fare purtroppo per il capitano Rugge, la cui salma risultava intrappolata all'interno del veicolo incidentato, ribaltato a seguito dell'esplosione.

Peraltro, le operazioni di recupero del corpo, non completate nella giornata di ieri, a causa della riduzione della visibilità e dell'alta probabilità della presenza in zona di ulteriori ordigni esplosivi che ne hanno consigliato la sospensione alle ore 20 per motivi di sicurezza, sono riprese alle ore 6 odierne. La possibile presenza, sotto il mezzo capovolto, di un'ulteriore mina ha richiesto l'impiego di mezzi speciali per la movimentazione del veicolo rovesciato.

Intorno alle ore 10 odierne è giunta la notizia che il corpo dell'ufficiale italiano è stato recuperato ed attualmente la salma è presso l'ospedale militare tedesco di Erebino. È previsto che essa faccia ritorno in patria nella serata odierna.

Il capitano Rugge aveva 28 anni ed era uno sminatore esperto che aveva già compiuto, nel 2001, una missione di circa cinque mesi in Bosnia. Partecipava alla missione *Amber Fox* dal 2 febbraio di quest'anno.

L'ufficiale lascia una giovane moglie con la quale era sposato da pochi mesi.

Queste, al momento, le informazioni in nostro possesso che, naturalmente, non sono esaustive.

Gli accertamenti in corso sul tragico evento consentiranno nei prossimi giorni di avere un quadro della situazione più

chiaro. Rimane la profonda costernazione per un'altra giovane vita, spezzata nell'adempimento del dovere al servizio della patria, fatto che ci fa ancor più comprendere le difficoltà e i rischi che i nostri circa diecimila militari, impegnati nelle varie operazioni all'estero, affrontano con coraggio e determinazione ogni giorno.

Ad essi deve andare la nostra sincera gratitudine. Ad essi ed a quanto stanno facendo dobbiamo guardare con sempre maggiore rispetto. Il ministro della difesa, in missione negli Stati Uniti, appresa la notizia del tragico incidente, ha espresso, anche a nome del Governo, il profondo cordoglio ai familiari del militare che ha perso la vita nell'adempimento del proprio dovere e al capo di stato maggiore dell'esercito, Gianfranco Ottogalli.

Signor Presidente, onorevoli deputati, nell'unire a quelli del ministro i sensi del mio più profondo cordoglio alla famiglia del capitano Rugge, caduto per la patria nell'adempimento di una missione di pace (uscendo da quest'aula mi recherò all'aeroporto di Ciampino per ricevere la salma del giovane ufficiale con gli onori di Stato), voglio ricordare che l'intervento militare della Nato in Macedonia assume un significato che va al di là degli obiettivi operativi che la forza si è posta, dimostrando, ancora una volta, il ruolo di stabilizzazione che l'Alleanza sta svolgendo nei Balcani.

L'obiettivo strategico è quello di promuovere la rappacificazione ed il dialogo tra il Governo macedone e l'entità albanese, nel pieno rispetto della sovranità nazionale. In tale contesto, l'Italia, che svolge già responsabilmente il suo importante ruolo nell'area balcanica, non poteva esimersi dal fornire una partecipazione qualificata e significativa.

Questo servirà anche a migliorare la nostra immagine internazionale e, più concretamente, a tutelare i nostri interessi nell'Unione europea e nell'Alleanza atlantica.

Ma al di là di questi già importanti motivi, vorrei sottolineare, ancora una volta, che la stabilità dell'area balcanica è un nostro interesse vitale, primario ed

irrinunciabile, se non altro per ragioni di prossimità geografica. È in tale ottica, che il Governo, a suo tempo, ha dato la propria disponibilità a partecipare alla missione *Amber Fox*, avvertendo l'esigenza di riaffermare la primaria importanza dei diritti dell'uomo e la necessità di sostenere un ruolo sempre più attivo e partecipe a favore della pace e dei valori di libertà, democrazia e giustizia.

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

ANTONIO ROTUNDO. Signor Presidente, ringrazio il Governo per la tempestività con la quale, raccogliendo il nostro invito, ha riferito sulla drammatica vicenda. Stefano Rugge, come ricordava il sottosegretario poco fa, era un ragazzo come tanti del Mezzogiorno che aveva scelto di fare il militare, di frequentare l'accademia, che credeva in ciò che faceva.

Penso che, in questo momento, sia difficile, anche dinanzi ad un fatto tragico, ad un incidente — per come appare dalla prima ricostruzione —, dare alla famiglia, e alla giovane moglie — con la quale, tra l'altro, avrebbe dovuto sposarsi in matrimonio religioso proprio sabato prossimo, 25 maggio — una risposta, spiegare le ragioni di una perdita così grave.

Abbiamo letto le parole di rabbia, di disperazione di questa giovane moglie. Penso che, a questi nostri giovani, alle Forze armate, a Stefano Rugge, dobbiamo rendere tutti gli onori che lo Stato può rendere, non per risarcire alcunché ma per testimoniare rispetto e solidarietà verso la famiglia e le Forze armate.

Non aggiungo altre considerazioni. Vedremo se, nei prossimi giorni, nelle prossime settimane, dagli accertamenti più puntuali, avremo un quadro più dettagliato e puntuale della situazione.

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

GIUSEPPE COSSIGA. Signor Presidente, ringrazio il Governo per l'informativa. I deputati del gruppo di Forza Italia

si associano al dolore dei famigliari per la perdita del loro congiunto. Non mi sento di aggiungere altro: i deputati del nostro gruppo conserveranno nel cuore le loro considerazioni personali.

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

LUIGI RAMPONI. Signor Presidente, a nome del gruppo di Alleanza nazionale ma, in quanto rappresentante del popolo, anche a nome di tutto il popolo italiano, desidero esprimere la solidarietà più viva nei confronti della famiglia del capitano Rugge, che ha trovato la morte là dove noi lo avevamo mandato.

Vi sono più di 10 mila soldati che, nel mondo, tengono alto il vessillo dell'Italia ed operano realmente per la pace. Questi uomini sono l'espressione della nazione e delle decisioni del Parlamento italiano. Essi compiono il loro dovere come, forse, nessuno degli altri cittadini e gratificano l'Italia di un riconoscimento in ambito mondiale, come, forse, nessun altro cittadino fa.

Oltre che essere affranti da grande dolore, credo si debba anche sentire l'orgoglio di avere questi 10 mila italiani che sanno così bene comportarsi. Il Parlamento italiano può contare su questa gente e, nel momento in cui ne perdiamo uno, dobbiamo rivolgere il nostro pensiero anche agli altri che, proprio in questo momento, stanno continuando ad adempiere, in maniera esemplare, il loro dovere. Sarebbe bene ricordarsene quando si tratterà di deliberare su normative e di prendere decisioni salariali o di sostegno alle Forze armate in genere.

A nome del gruppo di Alleanza nazionale, rinnovo le più vive condoglianze alla famiglia e informo che, per quanto mi riguarda, accompagnerò il sottosegretario all'aeroporto di Ciampino per ricevere la salma.

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

PIERLUIGI CASTAGNETTI. Signor Presidente, anche il gruppo della Marghe-

rita, DL-l'Ulivo si associa alle espressioni di solidarietà e di cordoglio pronunciate dai colleghi.

Prendiamo atto delle dichiarazioni del Governo e salutiamo il capitano Rugge come un martire della pace, un eroe, involontario, ma pur sempre tale. Viviamo tempi terribili in cui il mantenimento della pace richiede di correre rischi elevatissimi. Tutto il paese deve essere grato a questi nostri militari, che onorano l'Italia difendendo la pace in molti paesi del mondo. Rinnoviamo, quindi, le espressioni di solidarietà e di cordoglio alla famiglia del capitano scomparso.

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

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il Governo per questa informativa, che ci offre una più ampia visione dell'accaduto e che ci mette, per così dire, sull'attenti, nell'orgoglio e nella condoglianza nei confronti della famiglia della vittima. Proviamo orgoglio per quanto i nostri militari stanno facendo all'estero e perché tutti noi sappiamo che questa vita non è stata spesa inutilmente, ma per un valore alto: quello di portare la pace e la civiltà italiana nelle nazioni che, anche attraverso le nostre Forze armate, hanno bisogno di sentirsi aiutate nel loro percorso di pacificazione e di democratizzazione.

Esprimiamo cordoglio e costernazione all'esercito e alla famiglia del capitano Rugge.

La preghiera, rivolta al sottosegretario di Stato e al presidente della Commissione difesa è che, nell'accogliere la salma e nell'abbracciare i parenti, rendano partecipi anche noi (anche se non saremo presenti a questo abbraccio); è un gesto che il Parlamento vuole compiere nei confronti di questa famiglia e di coloro che hanno familiari ancora in giro per il mondo a difendere la pace e la democrazia.

PRESIDENTE. È così esaurita l'informativa urgente del Governo sulla morte di un ufficiale italiano in Macedonia.

Dovremmo proseguire con lo svolgimento delle interpellanze urgenti, però, poiché non è presente il rappresentante del Governo interessato, sospendo la seduta temporaneamente...

GRAZIANO MAZZARELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, io sarei dovuto essere il primo interpellante di un'interpellanza urgente (tra virgolette) che ormai è datatissima...

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo arriverà alle 18,30.

GRAZIANO MAZZARELLO. Sì, ma è già la seconda volta che il suo svolgimento viene spostato. Credo che la Presidenza della Camera debba sollevare il problema, visti i continui rinvii nella risposta su questioni rilevanti.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta, che riprenderà alle 18,30.

La seduta, sospesa alle 18,15, è ripresa alle 18,30.

**Ripresa svolgimento
di interpellanze urgenti.**

(Problemi occupazionali derivanti dalla vendita del gruppo Marconi – n. 2-00274)

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarello ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00274 (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 4).

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, illustrerò la mia interpellanza « urgente » poiché, considerata la data di presentazione, desidero aggiornarla e spero che il rappresentante del Governo, che ringrazio, mi darà delle risposte aggiornate e non quelle che avrebbe dovuto

darmi qualche settimana fa quando lo stesso Governo mi ha chiesto di rinviare la risposta.

Vorrei porre una domanda molto semplice.

Qualche tempo fa, in una riunione alla Presidenza Consiglio, il Governo si è impegnato a dare degli indirizzi molto chiari a Finmeccanica a proposito della situazione del gruppo Marconi (parliamo di migliaia di lavoratori di un sistema produttivo molto importante per l'Italia, molto avanzato; parliamo di diverse città italiane). Nel frattempo non è più accaduto nulla, salvo un accordo sindacale sulla mobilità e la cassa integrazione che però non ha risolto i problemi delle prospettive. Allora la domanda molto chiara, anche di fronte alla costituzione del nuovo gruppo dirigente di Finmeccanica, è la seguente: quali sono gli orientamenti precisi del Governo e cioè si ritiene che Finmeccanica debba acquisire non solo la parte difesa del gruppo Marconi (che è molto importante che sia acquisita perché non entrino altri competitori sul mercato italiano che possano mettere in discussione o in difficoltà la stessa struttura di Finmeccanica), ma anche tutta la parte mobile del gruppo Marconi che è anch'essa una parte molto interessante? Dunque la domanda è se questo sia l'indirizzo e se, sulla base di questo, il Governo intenda sviluppare un'iniziativa politica perché sia messa in vendita non solo la parte difesa ma l'intera parte mobile di Marconi che comprende Communication, Tetra ed altri settori molto importanti per l'occupazione e per le prospettive produttive. Su questo punto, signor sottosegretario, gradirei una risposta molto precisa.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Galati, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE GALATI, *Sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Signor Presidente, nell'interpellanza urgente dell'onorevole Mazzarello, riguardante il gruppo Marconi, viene giustamente chiesto quali indicazioni il Governo intenda fornire.

Il gruppo Marconi è presente in Italia su due grandi linee di prodotto: nel settore delle telecomunicazioni civili ed in quello dell'avionica civile e militare. Dopo la cessione da parte di Finmeccanica, avvenuta nel 1998, del comparto delle trasmissioni militari, il predetto gruppo controlla i sistemi di telecomunicazioni delle tre Forze Armate. Nel contesto generale di razionalizzazione del tessuto dell'industria della difesa e duale, in corso a livello europeo, obiettivo primario rimane il mantenimento del settore strategico in Italia, in quanto la componente elettronica rappresenta, infatti, l'elemento tecnologicamente più pregiato di qualsiasi sistema d'arma ed anche delle grandi architetture di sistema dell'aeronautica civile. È quindi indubitabile che una strategia diretta a conservare al nostro paese un ruolo propulsivo nell'*high-tech* non possa prescindere dal disporre in Italia di una struttura di ricerca, sviluppo e produzione in quest'area critica e vitale. Indubbiamente il gruppo Marconi, per le attività che fanno capo alla Marconi mobile – avionica civile e militare e trasmissioni militari –, nell'ultimo quinquennio ha manifestato alcuni sintomi di mancanza di visione strategica. Si ritiene, tuttavia – con riferimento a quanto richiesto dall'onorevole Mazzarello –, che il patrimonio produttivo e professionale maturato nel corso degli anni precedenti debba rappresentare un nucleo che non può essere disaggregato né tanto meno ceduto acriticamente a grandi concentrazioni europee che potrebbero privare il nostro paese di una autonoma capacità in un settore così importante.

Per tali motivi il Governo sente l'esigenza che la Marconi mobile resti in Italia ed ha quindi dato indicazioni in questo senso a Finmeccanica che però è in gara per l'acquisizione delle attività poste in vendita dalla società, anche se in competizione con altri primari operatori del settore, ma l'indirizzo dato è quello dell'acquisto dell'intero sistema produttivo di Marconi mobile.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarello ha facoltà di replicare.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, nel merito sono soddisfatto, perché mi sembra che il Governo abbia risposto in modo preciso alla domanda che era stata posta. Avremmo però voluto conoscere anche le iniziative che si pensa di attuare affinché ciò che è stato detto si realizzi, perché non è sufficiente affermarlo. Capisco che vi è una gara, ma occorre anche avviare un'azione nei confronti del Governo inglese e dei diversi interlocutori perché questo presupposto, che è fondamentale affinché non sia disaggregato un settore così importante, si manifesti. Spero che il Governo, che ha risposto positivamente alla nostra richiesta, si muova anche per renderla praticabile, perché altrimenti si tratterebbe solo di buoni intenzioni che non eviterebbero, però, il verificarsi del disastro (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

**(Gestione della società «Erga»
del gruppo Enel – n. 2-00270)**

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00270 (*vedi l'allegato A – interpellanze urgenti sezione 5*).

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Galati, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE GALATI, Sottosegretario di Stato per le attività produttive. Signor Presidente, con riferimento all'interpellanza degli onorevoli Volontè e D'Agrò, premesso che non si ritiene di dover entrare nel merito di singole scelte operate dal *management* di società per azioni, direttamente o indirettamente quotate sul mercato, sulla base delle informazioni raccolte presso la società capogruppo, si fa presente quanto segue: l'Enel Green Power, già Erga, ha acquisito le due società estere CHI Energy (presente in USA e Canada) ed

EGI (presente in Costa Rica e Cile) nell'ambito di una strategia più ampia che, a solo due anni dalla sua costituzione, ha portato Enel Green Power a divenire il maggior operatore mondiale del settore della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, con un tasso di crescita pari al 60 per cento rispetto al perimetro aziendale iniziale. Oggi Enel Green Power possiede impianti da fonti rinnovabili per una potenza installata di circa 2.600 MW, di cui circa 2.100 MW in Italia, svolgendo anche in tale contesto un ruolo di *advisor* dei governi di alcuni paesi che hanno intenzione di sviluppare impianti da fonti rinnovabili.

Grazie all'energia rinnovabile prodotta da Erga nel 2001, l'Italia ha risparmiato 5,6 milioni di tonnellate di anidride carbonica e ha ceduto al Canada 1.300 tonnellate di crediti di anidride carbonica. I programmi di crescita in corso di realizzazione prevedono un aumento della produzione da fonti rinnovabili in Italia pari al 50 per cento, con un previsto ulteriore risparmio di quasi 3 milioni di tonnellate di anidride carbonica l'anno.

Enel Green Power ha un piano di investimenti in Italia per i prossimi quattro anni di circa 2 miliardi di euro, di cui circa 500 milioni di euro nel settore della geotermia.

Oltre a gestire impianti da fonti geotermiche, che rappresentano il 10 per cento della produzione mondiale di energia da questa fonte, Enel Green Power sta realizzando sei ampliamenti di impianti esistenti e due nuove centrali da fonti geotermiche in Val di Cecina. Entro la fine del 2002 entreranno in esercizio 180 MW da fonte geotermica.

Enel Green Power, inoltre, nell'attività delle perforazioni geotermiche, ha recentemente scoperto un pozzo nella zona di Montieri (Val di Cecina) che è tra i più grandi scoperti nell'area e che potrà alimentare una centrale dalla potenza di circa 30 MW. Sempre nel settore delle perforazioni, la società in questione ha avviato attività di ricerca e sviluppo volte a ridurre il rischio minerario, ovvero a ridurre il rischio di perforazione di pozzi

sterili, con conseguente ottimizzazione economica dell'investimento per MW installato.

Enel Green Power ha avviato, inoltre, un piano di recupero ambientale di siti geotermici dismessi e di vapordotti obsoleti, per un importo di circa 25 milioni di euro.

Enel Green Power ha acquisito nel 2000 CHI Energy, primo produttore indipendente di fonti energetiche rinnovabili negli Stati Uniti, con un portafoglio di impianti per una potenza pari a circa 350 MW e, nel 2001, la società EGI, con un portafoglio di impianti per una potenza pari a circa 150 MW. Per le due acquisizioni, il prezzo pagato da Enel Green Power si è situato nella parte inferiore della forchetta di prezzo.

La società capogruppo sostiene che non vi era alcun legame fra le due società acquistate e General Electric, e che i costi sopportati per le consulenze e per gli *advisor* utilizzati in tali operazioni sono stati in linea con gli standard del mercato.

La gara bandita da Enel Green Power per la fornitura di macchinari e attrezzature nel settore dell'energia geotermica è stata vinta da GE Oil and Gas, a seguito di una gara internazionale alla quale hanno partecipato anche la Mitsubishi, l'Alstom e l'Ansaldo. L'offerta dell'Ansaldo è stata esclusa in quanto il prezzo era superiore di circa il 30 per cento rispetto a quello offerto da General Electric. La società capogruppo informa, ancora, che il *management* ENEL Green power è composto da 18 dirigenti, 16 dei quali provenienti dal gruppo ENEL, uno dalla società KTI e un altro dalla General Electric, e che la società in questione ha destinato nel 2001 molte risorse alla formazione del proprio personale.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, onorevoli colleghi, la risposta è soddisfacente, perché fornisce un quadro preciso di ciò che è avvenuto nel gruppo ENEL e, soprattutto,

in quella parte del gruppo ENEL che riguarda Erga e, da poco tempo, ENEL Green power.

Vorrei invitare il sottosegretario Galati a prestare un'attenzione particolare ai riferimenti contenuti nella nostra interpellanza, soprattutto a quelli che riguardano gli aspetti occupazionali dei tecnici e delle maestranze che lavorano all'interno del settore della produzione energetica alternativa, con riferimento agli impianti che riguardano soprattutto la regione Toscana e tutte le altre regioni del nostro paese.

Questo settore, seppure faccia capo ad una società partecipata — quale è l'ENEL — e non rientri direttamente nella competenza del Governo, ha un'importanza strategica nel nostro paese non solo sul piano economico e strategico; esso, infatti, riveste un'importanza fondamentale per la qualità delle maestranze e dei tecnici, per la qualità del *know-how* e degli impianti che nel nostro paese potrebbero essere ancor più valorizzati grazie ad una maggiore attenzione da parte del nostro Governo (a tal proposito rivolgo un invito al sottosegretario Galati), grazie ad una ristrutturazione e ad una riformulazione degli assetti delle nomine dei prossimi mesi che riguarderanno la società capogruppo ENEL e grazie a una *mission* che deve tener conto anche delle riflessioni e dei riferimenti che, partendo da questo esempio, abbiamo sottoposto all'attenzione del Governo.

(Problemi occupazionali legati alla crisi del polo aquilano delle telecomunicazioni — n. 2-00312)

PRESIDENTE. L'onorevole Cialente ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00312 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 6).

MASSIMO CIALENTE. Grazie signor Presidente. Signor sottosegretario, lei sicuramente avrà letto con attenzione la mia interpellanza, che ritengo particolarmente articolata, in cui si riporta la storia del polo elettronico de L'Aquila, inizialmente

« polo delle telecomunicazioni », presente nel comprensorio interno dell'Abruzzo, appunto quello aquilano.

Signor sottosegretario, con questa interpellanza intendiamo segnalare al Governo quella che oramai è una crisi strutturale, e non più solo congiunturale, del sito industriale aquilano chiamato « polo delle telecomunicazioni ». Si tratta di una grave crisi, carica di minacciosissime prospettive, che si sta sviluppando in un comprensorio, quale quello aquilano, che da anni sta vivendo una crisi economica, occupazionale e, purtroppo (alla luce dei più recenti dati del censimento), oramai anche demografica.

Tale declino aquilano si lega alla storia del polo delle telecomunicazioni stesso della città. Si tratta di una vicenda sulla quale ci soffermiamo e sulla quale richiamiamo l'attenzione del Governo, poiché è emblematica della storia economica di alcune aree del nostro paese.

Signor sottosegretario, negli anni settanta, nella città de L'Aquila (in un comprensorio che allora era di 90-95 mila abitanti, in una parte dell'Abruzzo che, allora, era una delle regioni più povere e quella che storicamente soffriva di un ritardo economico, infrastrutturale, occupazionale) si sviluppava un forte insediamento produttivo di oltre 5 mila posti di lavoro.

Lei può capire cosa abbia significato negli anni settanta questo insediamento, non solo ai fini occupazionali ma anche economici e di sviluppo sociale e culturale.

Ebbene, non ripercorrerò tale storia (sono certo che lei avrà letto la nostra interpellanza), ma in questi anni, oltre ad una crisi legata al passaggio dalla telefonia all'elettromeccanica e all'elettronica e in seguito alla privatizzazione delle telecomunicazioni, nel nostro paese vi è stato un progressivo ridimensionamento del sito industriale, che nel 1999 si è ridotto ad una presenza di circa 1.800 unità lavorative.

Si tratta, quindi, di una perdita netta di moltissimi posti di lavoro, solo in parte riassorbiti da forme di ristrutturazione in altre aziende, alcune delle quali sono andate purtroppo, a loro volta, in crisi. Nella

nostra città hanno perso il posto di lavoro decine e decine di lavoratori ultracinquantenni che non possono, quindi, neanche più usufruire dei normali o straordinari strumenti degli ammortizzatori sociali.

In questo momento stiamo assistendo ad una crisi grave rispetto alla quale le ultime vicende che hanno visto l'Italtel divenire proprietà della Siemens avevano portato, comunque, ad un accordo sottoscritto alla presenza del Governo. Tale accordo prevedeva da parte della Siemens una rinnovata presenza nel comprensorio aquilano, sia nel settore della ricerca, sia della produzione, ed un nuovo ricambio del *mix* occupazionale con 240 lavoratori che uscivano e 120 che venivano assunti (è inutile dirle che i 240 sono stati licenziati, ma i 120 non sono stati assunti). Soprattutto, vi era stata la ricerca di una *partnership* con un'azienda che avrebbe dovuto attivare un percorso di ulteriore qualificazione attraverso investimenti e l'allargamento a nuovi mercati.

La situazione attuale vede la Siemens Icn presentare continue richieste di cassa integrazione. Tale azienda è riuscita a mettere per quattro settimane, nel luglio dello scorso anno, 200 lavoratori della ricerca in cassa integrazione. Credo sia stata la prima volta in Europa, o forse nel mondo, che vengono messi in cassa integrazione per un mese lavoratori del settore della ricerca, cioè il cuore, il cervello, il futuro stesso di un'azienda. Oggi, anche 300 lavoratori del settore produttivo sono in cassa integrazione. La Flextronics, che era il partner ricercato e voluto per un rilancio del settore manifatturiero, vede oggi la bellezza di 1.000 lavoratori a rotazione in cassa integrazione e non sappiamo cosa succederà da qui ad un mese. Per 230 lavoratori di un'altra impresa nata dalla riorganizzazione, la Lares Tecno, è previsto dalla prossima settimana l'avvio della cassa integrazione speciale. Le altre imprese nate dall'*outsourcing*, come la Policarbo (oggi Cofathec), risentono della crisi di Siemens che era il perno centrale dell'accordo. A ciò si aggiunge che l'Alenia Spazio, che a L'Aquila occupa 360 addetti, ha denunciato recentemente 400 esuberi

in tutte le sedi italiane e ne ha individuati il maggior numero (63, pari, quindi, al 17,5 per cento) nello stabilimento aquilano (rispetto al 6 per cento negli stabilimenti di Torino e di Roma). A ciò si aggiunge, purtroppo, la crisi di altri settori quali imprese di Finmeccanica come la Optimes o la Mazzoni (ex Alcatel).

Signor sottosegretario, abbiamo rivolto questa interpellanza al Ministero che lei qui autorevolmente rappresenta per capire quali iniziative intenda assumere realmente il Governo per intervenire in una pesante e complessa situazione di crisi di un intero compartimento industriale, quello del polo elettronico de L'Aquila, al fine di assicurarne l'effettivo, efficace e duraturo rilancio strutturale. Abbiamo presentato questa interpellanza perché, per circa un anno, si è cercato di coinvolgere il Governo ma, al di là di una riunione organizzata presso il Ministero nel dicembre 2001, non ci sono stati più segnali. Anche l'impegno assunto in quell'occasione dalla Siemens di presentare un piano industriale entro la fine del febbraio di quest'anno è stato disatteso.

Chiediamo ancora se il Governo, riconoscendo la validità degli accordi sottoscritti in sede ministeriale e prendendo atto che tutto il polo elettronico ruota intorno alla Siemens, non ritenga giunto il momento di aprire non solo il tavolo delle trattative ministeriali con le organizzazioni sindacali, con la giunta regionale d'Abruzzo e con l'insieme delle aziende, ma soprattutto richiamando la Siemens ad un ruolo concreto e ad un piano strategico in quel comprensorio.

Chiediamo ancora quale sia il destino del contratto di programma proposto per L'Aquila, che reca un ritardo ormai inspiegabile — e non si sa se verrà approvato — e che non interessa, purtroppo, la Siemens e le altre grandi imprese ma sicuramente — se ne parlava pochi minuti fa — la Marconi che, forse, è una delle presenze sulle quali riteniamo di poter fare un minimo di affidamento.

Infine, chiediamo quale sia — questa è una domanda importante per il destino di Alenia Spazio de L'Aquila — la situazione

relativa all'esecuzione dell'accordo italo-francese dell'osservazione della terra, il Cosmos Sky-med, e a quale fase della progettazione essa sia giunta perché è quella sulla quale da tempo, da quando se ne cominciò a parlare, contava con decisione lo stabilimento aquilano Alenia Spazio.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Galati, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE GALATI, Sottosegretario di Stato per le attività produttive. Signor Presidente, l'interpellanza urgente dell'onorevole Cialente — che riferisce intorno all'argomento di una complessa e generalizzata crisi di tutto l'insediamento produttivo aquilano, così come ha ricordato l'interpellanza, che è passato attraverso acquisizioni, cessioni, smembramenti, crisi, cassa integrazione — è stata oggetto di particolare attenzione da parte del Governo. Attualmente l'esecutivo è impegnato, anche se giustamente si ricordava che l'ultima riunione si è tenuta il 21 dicembre, a cercare soluzioni per consolidare sul territorio aquilano la presenza del polo elettronico che, del resto, rappresenta e ha caratteristiche di eccellenza per le riconosciute capacità professionali di un personale ampio e a tutti i livelli.

A tale scopo è importante conoscere che, proprio ieri pomeriggio, si è aperto presso il Ministero delle attività produttive un tavolo di consultazione con la presenza del presidente della regione, di tutte le imprese e degli enti locali interessati e, quindi, questo è un primo auspicio per una ripresa di quello che si ritiene importante per l'insediamento produttivo. Circa la questione specifica dell'approvazione del contratto di programma, si fa presente che il consorzio aquilano ha presentato un'istanza per l'accesso allo stesso, al fine della riqualificazione della filiera produttiva delle imprese del settore elettronico che gravitano nel distretto.

Questa esigenza appare sentita in considerazione della concentrazione, appunto, di tali imprese del comparto nel territorio

della provincia nonché della congiuntura del settore. Il consorzio ha, però, successivamente comunicato la necessità di una revisione della prima originaria proposta, al fine anche di limitare l'impatto degli oneri sulla finanza dello Stato, per cui è stata prevista la predisposizione di uno stralcio funzionale per il citato contratto di programma. Parallelamente ci siamo attivati presso la regione per conoscere la determinazione in merito alle possibilità del cofinanziamento dell'iniziativa, ove quest'ultima intenda concretamente supportare la realizzazione del progetto.

Al momento attuale dell'interpellanza il Ministero delle attività produttive, però, non dispone né di alcun elemento di novità relativamente alla revisione del piano progettuale da parte del consorzio né della deliberazione della regione per un significativo apporto di quest'ultimo al contratto di programma. Pertanto, appena saremo in presenza sia della revisione progettuale che della determinazione della deliberazione della regione, l'iter sarà ripreso e avremo la possibilità di portare l'istanza presso il CIPE.

Per quanto concerne, infine, il programma Cosmos Sky-med di interesse interdisciplinare, in quanto il maggior utente è costituito dal Ministero della difesa, si fa presente che lo stesso è ancora oggetto di parziale copertura dell'onere di spesa poiché la legge finanziaria per il 2002, per i noti motivi di rispetto dei parametri di Maastricht relativamente al bilancio dello Stato, ha portato ad una limitata assegnazione dei fondi per il finanziamento delle fasi conclusive dello sviluppo di tale programma. Si confida, quindi, che nella legge finanziaria del prossimo anno ci sia consentito di recuperare quanto necessario per il mantenimento dei tempi originari e del programma complessivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cialente ha facoltà di replicare.

MASSIMO CIALENTE. Signor sottosegretario, la ringrazio per la cortese risposta, tuttavia non posso che dichiararmi non solo insoddisfatto, ma decisamente

preoccupato — molto più di quanto non lo fossi fino a un'ora fa —, soprattutto rispetto alle notizie pervenutemi dall'incontro di ieri, che era stato fissato dopo la presentazione di questa interpellanza urgente. Infatti, rispetto all'incontro avvenuto ieri, speravo che, in questa sede, lei potesse essere più articolato e preciso e che ci potesse fornire maggiori rassicurazioni.

Dopo aver lamentato il ritardo che vi è stato — probabilmente anche da parte di qualche istituzione locale, come la regione —, dimostrato dal fatto che il Governo ha fissato un incontro solo ieri pomeriggio, ritengo che lei, signor sottosegretario, abbia fornito risposte molto preoccupanti, che non sciolgono il nodo. Proprio perché l'interpellanza era particolarmente precisa, direi quasi pignola nella sua puntigliosa ricostruzione dei fatti, pensavamo di essere riusciti a farci comprendere circa il nodo del problema.

A questo punto, e per l'assoluta serietà della vicenda — lo dico senza alcuna polemica —, non vorrei che l'incontro di ieri sia stato dettato quasi dalla volontà di guadagnare tempo, che si sia trattato di una sorta di melina. Infatti — come lei sa — a L'Aquila la situazione è di particolare tensione ed essa, inevitabilmente, si ripercuoterà sulle prossime elezioni amministrative.

Con riferimento al polo elettronico, le aziende si trovano, indubbiamente, una fase congiunturale negativa; tuttavia, riteniamo che le vicende del polo elettronico aquilano non siano più legate ad una vicenda congiunturale, ma a un problema strutturale dovuto alla presenza della Siemens a L'Aquila. Infatti, erano stati firmati degli accordi, a seguito dei quali erano stati anche concessi contributi e agevolazioni, ma i risultati non si sono ottenuti a causa di una mancanza di processi strategici che l'azienda tedesca non ha per quel sito.

Ho l'impressione che, per come è stato acquisito all'atto della separazione consensuale con Italtel, il sito aquilano abbia vissuto quasi come un figliastro rispetto ad altri siti industriali della Siemens esistenti

in Italia; quasi un figlio della colpa, per usare immagini retoriche o contenute in un romanzo.

Fortunatamente, le notizie che leggiamo circa l'andamento economico della Siemens italiana e tedesca sono assolutamente positive. Tuttavia, a noi sembra che, rispetto agli stabilimenti ritenuti strategici di Marcianise e Milano, quello de L'Aquila non lo sia.

Non è un caso che anche nell'incontro di ieri — non so se lei, signor sottosegretario, fosse presente —, da parte delle aziende Siemens e Flextronics, siano state sollevate preoccupazioni, più che per un piano industriale di rilancio, su come gestire gli esuberanti e sulla mobilità. Ciò non può essere più accettato dal comprensorio; questo è il dato politico che abbiamo cercato di trasmettere attraverso questa interpellanza.

Ribadiamo l'esigenza che il Governo avvii un intervento straordinario per il polo elettronico aquilano, anche al fine di attuare progetti specifici per sostenere e favorire i piani industriali delle aziende. Questo è il nodo politico, relativo a quel comprensorio, che solo il Governo può risolvere.

E questo si deve fare con decisioni ai massimi livelli e, soprattutto, con la Siemens alla quale, ai livelli ai quali mi sono appena riferito, si può e si deve chiedere il rispetto degli impegni: un progetto vero e strutturale non soltanto sul piano produttivo e manifatturiero ma anche nel settore della ricerca. La Siemens è centrale, è oggi l'asse portante dell'intero polo elettronico. Se ciò non dovesse avvenire, il polo elettronico non avrà futuro: allora, veramente, per il comprensorio aquilano si aprirebbero scenari drammatici. Questo deve essere l'impegno del Governo, non quello di accettare ulteriori mobilità o ulteriori casse integrazioni.

Per quanto riguarda il contratto di programma, chiarisco la mia preoccupazione: io ero convinto che il 23 maggio — credo che per il 23 sia fissata una seduta del CIPE — sarebbe stato possibile approvare il contratto di programma. Me ne ero convinto anche sulla base di dichiarazioni,

forse avventate, fatte da qualcuno dei partecipanti alla riunione di ieri: trovo sia molto pericoloso, nel momento attuale, scherzare su una situazione drammatica e di tensione come quella che si sta vivendo in quel comprensorio. Oltretutto, il contratto di programma è stato fortemente voluto dalla città e dalle organizzazioni imprenditoriali e sindacali come un tentativo per intervenire, almeno in parte, soprattutto su una delle aziende presenti: mi riferisco alla Marconi sulla quale, come diceva anche il sottosegretario, esistono tuttora da sciogliere i nodi della proprietà e, quindi, del futuro.

Presidente, rubo ancora due minuti. Signor sottosegretario — se mi consente —, lei saprà benissimo che l'Abruzzo è un po' in credito nell'ambito dei contratti di programma: come lei sa, il Ministero del tesoro ha assorbito il contratto di programma della Texas Instruments di Avezzano perché la nuova proprietà non la volle; ci fu, dunque, una sorta di patto fra gentiluomini fra regione Abruzzo e Governo che prevedeva che almeno una parte dei 300 milioni di euro tornassero nella nostra regione. Sia ben chiaro, torno a sperare che l'accordo si possa fare. Da abruzzese non capisco il ritardo della regione né lo giustifico. Mi spiace dirlo: neanche li onora. Tuttavia, signor sottosegretario, si tratta di un aiuto che non incide assolutamente sulla vicenda drammatica rappresentata dal polo elettronico.

Infine, vorrei affrontare due argomenti. Signor sottosegretario, credo che lei non fosse presente alla riunione di ieri: si è parlato molto del progetto Galileo. Se ne è parlato anche nelle agenzie abruzzesi di oggi, sulla stampa di ieri e di oggi, nei comunicati: si dice che il ministro avrebbe affermato che il progetto Galileo e le grandi risorse ad esso legate potranno essere localizzate all'interno del polo elettronico aquilano. Trovo che, in questo momento, sia pericoloso fare affermazioni non motivate e non attente. Detto così, sembra una battuta determinata da ottimismo. Vorrei dire: da ottimismo e basta. Diciamo che ciò è da verificare.

Quello che oggi è il grande progetto Galileo, nel quale io personalmente credo molto (300 milioni di euro iniziali, un miliardo di euro di ricadute, seimila posti di lavoro generati per il nostro paese, per i nostri giovani e per i nostri tecnici) rappresenta per L'Aquila una ricaduta assolutamente irrisoria. Credo che questo lei lo sappia. Ancor meglio lo saprà il ministro Marzano, se non altro perché ne abbiamo parlato in Commissione attività produttive. Anzitutto, si deve verificare ancora oggi, alla luce dei problemi che ci sono stati, la ripartizione europea tra produzione e servizi; poi si dovrà seriamente ritagliare il ruolo che Alenia Spazio, Alenia Spazio di L'Aquila e Telespazio potranno avere: ora, sia ben chiaro, tale ruolo è assolutamente risibile. E questo lo sanno tutti.

In parole povere, rispetto al progetto Galileo, di cui ieri si è parlato con affermazioni pesanti, che cadono su un territorio assetato di buone notizie, di qualsiasi notizia, ci si deve impegnare a far sì che Alenia Spazio sposti a L'Aquila qualche settore produttivo, qualche catena di produzione. La chiami come vuole. Altra cosa che il Governo dovrà fare — e può fare — sarà favorire l'insediamento a L'Aquila alcune strutture. Penso alle aziende che certamente saranno costituite per assicurare il funzionamento del sistema Galileo.

PRESIDENTE. Onorevole Cialente, la invito a concludere.

MASSIMO CIALENTE. Termino, signor Presidente.

PRESIDENTE. Termini, termini !

MASSIMO CIALENTE. Questo è necessario. È l'unica speranza.

Lei sa che il Ministero della difesa ha ora disposto il finanziamento. Il problema è che in questo momento il Governo — non voglio qui aprire una polemica, anche per evitare che il Presidente giustamente mi richiami — ha indebolito la nostra posizione: lo schema è quello della grande

occasione e io penso che il presidente dell'ASI, Vetrella, sia colui che deve sciogliere il nodo.

Voglio dire solo una cosa e con questa termino. È necessario che il Governo comprenda (e io dico che questa è una preoccupazione democratica, da rappresentante di quel comprensorio) che la portata del problema è grave e che va, quindi, avviata una politica seria e di ampio respiro, evitando risposte episodiche, non chiare, non sincere, confuse e soprattutto — ma non è il nostro caso, ne sono sicuro — dettate da esigenze elettorali. Occorre fare questo, altrimenti ciò significa essere irresponsabili e immorali.

(Salvaguardia del parco archeologico di Crotone messo a rischio dal cantiere Agip-Eni di Capo Colonna — n. 2-00322)

PRESIDENTE. L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di illustrare l'interpellanza Volontè n. 2-00322 (*vedi l'allegato A — interpellanze urgenti sezione 7*), di cui è cofirmataria.

DORINA BIANCHI. Signor Presidente, signor sottosegretario, questa interpellanza affronta e denuncia il problema dell'attività svolta dall'Agip-ENI all'interno del giacimento di metano Linda 3, nei pressi dell'area archeologica di Capo Colonna, problema che nel mese di febbraio il comune ha affrontato sospendendo l'autorizzazione che nel settembre scorso era stata concessa all'azienda petrolifera per lo svolgimento di lavori di manutenzione e ristrutturazione all'interno di tale giacimento. Si tratta di una decisione assunta dal comune di Crotone dopo che il cantiere allestito dall'Agip-ENI è stato posto sotto sequestro per carenze autorizzative, al termine di un sopralluogo compiuto dagli agenti del nucleo igiene e ambiente presso la procura della Repubblica di Crotone e dai finanziari della sezione operativa navale.

Tra i motivi che hanno indotto il comune a revocare la concessione vi è il fatto che i lavori sarebbero stati eseguiti in

difficoltà rispetto a quelli descritti nella relazione tecnica allegata alla richiesta di autorizzazione. In particolare, l'installazione della trivella da parte dell'Agip-ENI avrebbe modificato l'aspetto paesaggistico della zona. Infatti, nell'area del promontorio in cui l'Agip-ENI ha innalzato una torre di perforazione di circa 50 metri e dove avrebbe dovuto avviare i lavori di messa in produzione del pozzo di metano, sorge la colonna dorica superstite del tempio magnogreco di Hera Lacinia. Pertanto, tale area è sottoposta a vincoli idrogeologici ed ambientali ed è interessata da circa due anni dai lavori di realizzazione del parco archeologico, per i quali la delibera Cipe sulle aree depresse del luglio 1996 ha stanziato 44 miliardi di lire.

L'installazione del traliccio da parte dell'Agip-ENI nei pressi di Capo Colonna ha, quindi, giustamente, suscitato preoccupazioni e polemiche in tutta la zona del crotone. Inoltre, tali proteste si sono accentuate quando si è venuti a conoscenza del fatto che la società ha chiesto al comune il nulla osta per l'utilizzo nel corso dell'attività di perforazione di materiali esplosivi, che potrebbero danneggiare la colonna dorica del tempio di Hera Lacinia. Successivamente, la sovrintendenza dei beni archeologici di Reggio Calabria ha richiesto al Ministero per i beni e le attività culturali un parere sulla questione.

Va inoltre ricordato che di recente l'Agip-ENI ha ripreso a lavorare a pieno ritmo sul promontorio di Capo Colonna: la ripresa delle operazioni è avvenuta pochi giorni dopo la conferenza dei servizi dell'ufficio territoriale del Governo, durante la quale era emerso un problema di interpretazione sui tre mesi di tempo imposti dall'autorità giudiziaria all'atto della rimozione dei sigilli apposti al cantiere lo scorso mese di febbraio. Infatti, vi era chi asseriva — regione, provincia e sovrintendenza — che i tre mesi servivano a mettere il cantiere in regola con l'autorizzazione paesaggistica e poi potevano partire i lavori e chi, invece, come l'Agip-ENI, sosteneva di poter riavviare subito i lavori per

rientrare nei termini imposti dal magistrato, posizione quest'ultima che ha avuto la meglio.

Nell'interpellanza chiedo, quindi, di conoscere quali siano le risultanze degli incontri avuti con i rappresentanti della divisione Agip-ENI di Ortona e della successiva ispezione generale disposta dal ministero.

Chiedo inoltre se lo svolgimento dell'attività posta in essere dall'Agip-ENI all'interno del parco archeologico è a carattere temporaneo e se al termine di tale operazione è garantito il ripristino dell'aspetto paesaggistico della zona.

Desidero infine sapere quali provvedimenti si intende adottare per salvaguardare l'intero parco archeologico dove sussiste l'unica colonna dorica rimasta in piedi dell'antico tempio di Hera Lacinia, da sempre simbolo della città di Crotona e che potrebbe essere messa a grave rischio dai lavori di trivellazione effettuati dall'Agip-ENI.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali, onorevole Sgarbi, ha facoltà di rispondere.

VITTORIO SGARBI, Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali. Signor Presidente, onorevole Dorina Bianchi, la preoccupazione — palese da questa interpellanza urgente — che da qualche tempo anima molte persone sensibili a Crotona è perfettamente fondata. L'allarme per un intervento così insolente e alieno dal rispetto per i luoghi della memoria mi induce a programmare un sopralluogo da effettuarsi nei prossimi giorni; credo, infatti, che il 13 maggio cercherò di recarmi a Crotona per capire fino in fondo quella che, dalle relazioni dei soprintendenti archeologo e regionale, risulta essere una evidente effrazione, un abuso da parte dell'Agip-ENI consistente anche nella ripresa dei lavori, nell'incertezza che fosse nella potestà del prefetto interpretare il testo dell'autorità giudiziaria che indicava la legittimità della ripresa dei lavori. Quella ripresa, a mio modo di vedere, dovrebbe essere indicata dalla so-

printendenza competente e non da magistrati o prefetti.

Detto questo, condiviso l'allarme e valutate le circostanze che inducono ad un ulteriore sopralluogo — oltre a quello effettuato dall'ispettore che qualche tempo fa ha verificato lo stato dei fatti svolgendo una relazione al riguardo —, gli uffici mi hanno allegato una sintesi delle riflessioni e delle osservazioni trasmesse dai soprintendenti che leggerò in quest'aula, in parte corrispondendo alle richieste della sua interpellanza urgente.

Si risponde all'interpellanza urgente concernente le opere di manutenzione da parte dell'Agip-ENI, di un pozzo presente dagli anni settanta nell'area del promontorio di Capo Colonna.

In merito alla vicenda sono stati contattati gli uffici periferici di questo ministero e, appunto, le soprintendenze per il paesaggio, i beni architettonici, il patrimonio artistico e storico eccetera.

La soprintendenza per i beni archeologici della Calabria, con nota del 27 luglio 2001, in merito al progetto trasmesso dall'Agip-ENI in data 26 giugno 2001, ha rilasciato il nulla osta vincolandolo ad una serie di prescrizioni, tra cui la rimessa in pristino, soprattutto per quanto riguarda le aree verdi e la pavimentazione dell'area di parcheggio del costituendo parco archeologico di Capo Colonna. Sempre il nulla osta prevede, inoltre, che al termine dei lavori dovranno essere, ove possibile, previste opere di forestazione all'interno e all'esterno dell'area con essenze di quelle previste nel progetto di forestazione del parco di Capo Colonna.

Tale nulla osta è stato rilasciato su una area assoggettata a vincolo archeologico con decreto ministeriale 7 novembre 1981. Si tratta, com'è noto agli onorevoli interpellanti, di un luogo di interesse storico e archeologico particolarmente importante, anche per la presenza di una colonna dorica superstite del tempio di Hera Lacinia la quale ha un significato, non solo archeologico, ma evidentemente anche paesaggistico e ambientale, di connotazione di Capo Colonna che prende nome — appunto — da quella persistenza.

I lavori, come dichiarato dall'Agip-ENI, distretto di Ortona, con nota in data 26 giugno 2001, sono effettuati mediante un impianto di perforazione *work-over*, per una durata complessiva di quattro mesi circa.

In data 9 gennaio 2002, a seguito di segnalazione dei direttori dei lavori del secondo lotto del parco archeologico di Capo Colonna, la predetta soprintendenza ha ritenuto urgente e necessario convocare una riunione per richiedere chiarimenti all'Agip-ENI in ordine al progetto ed in particolare all'installazione di un traliccio alto 30-50 metri non previsto negli elaborati progettuali e pertanto non espressamente autorizzato.

Nella riunione del 25 gennaio 2002 i rappresentanti dell'Agip-ENI chiarivano funzioni e temporaneità del traliccio, necessario per attivare il corso.

Con successiva nota del 21 gennaio del 2002 la stessa soprintendenza chiedeva all'Agip-ENI di sospendere le operazioni in corso, prospettando la volontà di interessare l'amministrazione centrale di questo ministero. Successivamente, poiché in data 30 gennaio 2002 è stata richiesta al comune di Crotone la certificazione per l'impiego di manufatti esplosivi — sempre peggio — sul pozzo petrolifero, lo stesso comune, in data 1° febbraio 2002, chiedeva alla competente soprintendenza per i beni archeologici di esprimere un parere sulla compatibilità del sistema con i beni tutelati.

In data 5 febbraio, l'Agip-ENI ha inviato una nota esplicativa sull'utilizzo di tale materiale esplosivo nell'ambito delle operazioni di *work-over*.

In data 6 febbraio 2002, la direzione generale per i beni archeologici, d'intesa con la soprintendenza di settore, ha sottoposto la questione al segretario generale del servizio ispettivo il quale ha provveduto ad autorizzare, in data 25 febbraio, gli accertamenti ispettivi di competenza per quanto concerne, in particolare, i profili di tutela sui quali la soprintendenza archeologica ha già esercitato le proprie attribuzioni.

Per quanto riguarda la competenza della soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio e per il patrimonio storico, artistico e demotnoantropologico della Calabria, si comunica che la medesima, in data 26 febbraio 2002, ha fornito le seguenti notizie.

Al riguardo, informa che il pozzo « Linda 3 » ricade in un'area dichiarata di notevole interesse pubblico con decreto ministeriale 27 luglio 1968, ai sensi dell'allora vigente legge 1497 del 1939. L'area molto vasta comprendeva tutto il promontorio di Capo Colonna, da Capo Scifo al porto Vecchio di Crotone.

Nel 1974 l'allora competente soprintendenza ai monumenti e alle gallerie della Calabria rilasciava autorizzazione all'esecuzione di pozzi di estrazione, in prossimità di Capo Colonna, autorizzazione che, ai sensi dell'articolo 13 del regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, ha validità quinquennale e, pertanto, non è più efficace fin dal novembre 1979.

L'attività di *work-over* al suddetto pozzo è stata intrapresa dall'Agip-ENI senza che fosse richiesta una nuova autorizzazione.

La stessa soprintendenza, venuta a conoscenza dei lavori da parte dell'Agip-ENI ha, con due note (una del 12 gennaio 2002 ed l'altra del 25 gennaio 2002) invitato le amministrazioni competenti sul territorio ad adottare provvedimenti necessari, non risultando agli atti richiesta di autorizzazione ai fini paesaggistici. La seconda nota è stata inviata per conoscenza all'autorità giudiziaria che ha ritenuto di dover procedere, in data 6 febbraio, al sequestro del cantiere e ha nominato alcuni consulenti tecnici per l'accertamento delle procedure seguite.

La soprintendenza conferma che tali opere programmate, sia perché alcune possono modificare definitivamente l'aspetto dei luoghi, sia perché la costante giurisprudenza prevede che siano autorizzati anche gli interventi a carattere temporaneo, debbano essere soggette ad autorizzazione paesistica.

A seguito del sequestro del cantiere, l'Agip-ENI ha inviato alla citata soprin-

tendenza una relazione, con allegate alcune tavole di progetto, richiedendo, ove previsto, il nulla osta paesistico. Su tale richiesta la competente soprintendenza ha espresso l'avviso che non possa essere presa in considerazione. Ciò in quanto l'articolo 164, del decreto legislativo n. 490 del 1999, prevede che, per le opere già realizzate, sia la regione a ordinare la rimessa in pristino o a comminare il pagamento dell'indennità pecuniaria.

Solo successivamente gli organi locali subdelegati dovranno esprimersi su eventuali ipotetici progetti di completamento, fermo restando i poteri di annullamento del ministero. Su tale ultimo punto, la soprintendenza ha espresso le medesime valutazioni nella nota del 25 febbraio 2002 rivolta all'Agip-ENI, alla direzione generale per i beni architettonici ed il paesaggio di questo ministero, al comune di Crotone e alla regione Calabria.

In data 7 marzo 2002, è stata effettuata la visita ispettiva da parte di un ispettore centrale del segretariato generale del Ministero per i beni e le attività culturali presso la località di Capo Colonna.

L'ispettore, dopo aver preso visione dei luoghi interessati da opere di manutenzione alla presenza delle parti, è pervenuto alle conclusioni di seguito riportate. La convinzione da parte dell'Agip-ENI che le opere di manutenzione necessitassero solo del parere della soprintendenza archeologica, ignorando la durata quinquennale dell'autorizzazione, ha provocato l'omissione della fase autorizzativa ambientale che, delegata dallo Stato alla regione, risulterebbe subdelegata al comune il quale non avrebbe però, nel caso in esame, attivato la procedura, rilasciando semplicemente una concessione edilizia.

L'entità delle opere, le modalità di esecuzione, l'impatto ambientale della torre, seppure allocata per un periodo di soli quattro mesi, più opportunamente avrebbe richiesto una valutazione di impatto ambientale ed una fase informativa ed autorizzativa più completa e dettagliata da parte della Agip-ENI.

La stessa presenza della torre, a quanto sembra, sarebbe stata trascurata nella do-

cumentazione fornita alla soprintendenza archeologica che ha già rilasciato il suo parere e che nel frattempo ha richiesto una conferenza dei servizi per il giorno 19 aprile.

Il giorno 2 aprile 2002, il prefetto dell'ufficio territoriale del Governo di Crotone ha convocato un incontro con i responsabili territoriali per un'articolato esame della questione.

Nel corso della predetta riunione, che di fatto ha sostituito la conferenza dei servizi già programmata dalla soprintendenza archeologica, i dirigenti dell'Agip-ENI hanno comunicato la decisione della procura della Repubblica di Crotone di rimuovere i sigilli apposti al cantiere, una volta esaurite le indagini, e di dare l'avvio ai lavori di manutenzione impegnandosi al ripristino della situazione preesistente entro il termine di tre mesi — in corso ora —, nonché l'attivazione della procedura sanzionatoria amministrativa di cui all'articolo 164 del decreto legislativo n. 490 del 1999.

In tale occasione, da parte della soprintendenza competente, sono stati espressi rilievi circa l'interpretazione del fatto che la decisione del pubblico ministero non possa intaccare la funzione attribuita alla regione e che pertanto il provvedimento dell'autorità giudiziaria non possa essere interpretato come un'autorizzazione alla ripresa delle attività estrattive in carenza della valutazione regionale.

In data 15 aprile 2002, la procura della Repubblica di Crotone, rispondendo ad una richiesta avanzata dal prefetto di Crotone, ha ribadito la formulazione sopra riportata che, ad avviso del prefetto, autorizzava i lavori finalizzati al ripristino.

La procedura prevista comporta l'erogazione di una sanzione, atto di competenza della regione e, a quanto risulta, la procedura relativa è *in itinere*.

Si segnala, inoltre, che la soprintendenza per i beni archeologici, con nota del 22 aprile 2002, ha comunicato all'Agip-ENI un'ulteriore prescrizione archeologica relativa all'obbligo di inserire una rete di rilevatori o acceleratometri nell'area del

Temenos di Hera Lacinia, e particolarmente intorno alla colonna ed al suo basamento, allo scopo di monitorare l'area in questione.

Allo stato attuale, si porta a conoscenza degli onorevoli interroganti che il cantiere è ancora sotto sequestro da parte dell'autorità giudiziaria anche se sono stati rimossi i sigilli per permettere all'Agip-ENI, nel termine perentorio di tre mesi, di procedere al ripristino dell'area, sotto la vigilanza degli uffici competenti di questo Ministero.

PRESIDENTE. L'onorevole Dorina Bianchi, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

DORINA BIANCHI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario di Stato Sgarbi per la sensibilità dimostrata. Mi dichiaro completamente soddisfatta e sono particolarmente contenta di questa visita del sottosegretario a Crotona che testimonia l'interesse che il Governo ha per la storia del territorio crotonese.

(Dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei ministri sulle intenzioni delle forze di opposizione – n. 2-00321)

PRESIDENTE. L'onorevole Castagnetti ha facoltà di illustrare l'interpellanza n. 2-00321 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 8*), di cui è cofirmatario.

PIERLUIGI CASTAGNETTI. Signor Presidente, immagino sia il ministro per i rapporti con il Parlamento Giovanardi a rispondere a questo strumento di sindacato ispettivo e lo ringrazio, dandogli atto della sua attività straordinaria di presenza sempre puntuale.

Vorrei che in modo assai sommosso si potesse dire, una volta per tutte, al Presidente del Consiglio dei ministri che non è disdicevole, soprattutto in alcune circostanze come questa, di fronte ad un'interpellanza che lo riguarda direttamente e che è sottoscritta da tutti i presidenti dei gruppi dell'opposizione, assumere perso-

nalmente la responsabilità della risposta e di una presenza in sede parlamentare. Il Parlamento infatti, fino a prova contraria, è luogo in cui si esprime, al massimo livello, la democrazia.

Purtroppo, non abbiamo mai avuto l'onore di incontrare in queste occasioni, per rispondere ad iniziative di sindacato parlamentare, il capo del nostro Governo, e neppure in questa occasione. Non faccio alcuna colpa al ministro, al quale sono grato, ma rimane il fatto. Non è la prima volta che mi capita di sottolineare la gravità di questo comportamento da parte del Capo del Governo.

Com'è noto, la nostra interpellanza urgente è stata originata da un discorso – di cui la stampa ha riportato alcuni importanti e significativi passaggi – del Presidente del Consiglio, in occasione di un'assemblea politica, in cui ha espresso apprezzamenti piuttosto gravi ed irrispettosi nei confronti dell'opposizione, accusata di voler dare una spallata al Governo, a questa maggioranza, attraverso la piazza o con altri sistemi che nulla hanno a che vedere con la democrazia.

È già inquietante che il Capo del Governo consideri le manifestazioni popolari come manifestazioni non democratiche, ma è molto grave che il Capo del Governo si sia espresso in questo modo ed abbia alluso, senza sentire la responsabilità di indicare quali fossero queste modalità diverse che nulla hanno a che vedere con la democrazia.

Signor ministro, questa nostra interpellanza è un atto di denuncia doverosa – lo sappiamo, non è che pensavamo di produrre con essa effetti particolare – per un linguaggio libero dalla responsabilità del ruolo con cui il Capo del Governo continua a partecipare al dibattito politico nel nostro paese.

Per la verità, non è il solo tra i rappresentanti del Governo. In questo Governo vi sono uomini, ministri, che entrano continuamente nel dibattito politico come uomini di parte e non come rappresentanti del Governo della nazione, del Governo del paese. Entrano quotidianamente nel dibattito politico, attivando po-

lemiche, iniziative di delegittimazione dell'opposizione, accendendo una conflittualità permanente, non sapendosi nemmeno trattenere, qualche volta — anzi, spesso — dall'insulto, ma soprattutto dimostrando, con questa loro presenza di uomini di parte nel dibattito politico, di non riconoscere il ruolo fondamentale dell'opposizione in una democrazia. Noi sappiamo che il ruolo della maggioranza e dell'opposizione sono distinti. Sappiamo che vi è un ruolo di responsabilità preminente da parte della maggioranza parlamentare. Riconosciamo questo ruolo, lo rispettiamo in tutte le sedi, ma, da parte del Governo, ci attendiamo il riconoscimento — perché ciò fa parte della civiltà democratica del nostro paese — del ruolo dell'opposizione!

Signor ministro, in nessun paese democratico — neppure nei paesi a regime presidenziale —, in nessun paese in cui vi è un sistema elettorale bipolare, in nessuna democrazia, accade che uomini di Governo si comportino in questo modo! Non voglio certo richiamare gli anni in cui i Capi di Governo, in questo paese, si astenevano dal partecipare, in modo assoluto, alla dialettica politica che si sviluppava tra le forze politiche, proprio perché ritenevano non fosse loro competenza intervenire in questo tipo di dialettica. Non voglio ricordare uomini, statisti di grande rilievo, ricordati nella storia democratica del nostro paese per questo loro atteggiamento. Ma non è necessario riferirsi a questi uomini. Basta riferirsi alla normalità delle regole che disciplinano la vita di una democrazia.

Veda, signor ministro, in quel discorso, il Presidente del Consiglio ha attivato un'allerta nei militanti del suo partito, denunciando l'ipotesi molto concreta — addirittura, ha predisposto anche un manuale — di rischi, di brogli elettorali, per le prossime elezioni amministrative. Ora, non voglio nemmeno fare dell'ironia su affermazioni di questo genere, fatte da un Capo di Governo cui compete l'organizzazione amministrativa delle elezioni. I rischi di brogli! Il ministro dell'interno a quale forza politica, a quale maggioranza, a quale Governo appartiene?

Quando il Governo, all'estero, accusa l'opposizione di ferire l'immagine della democrazia del nostro paese, non si rende conto che proprio questi atteggiamenti, questi discorsi, questi giudizi ci danneggiano? Se il Capo del Governo denuncia la possibilità di rischi, di brogli elettorali, che immagine potranno mai avere, all'estero, della democrazia del nostro paese? È l'opposizione che penalizza l'immagine democratica dell'Italia o la maggioranza stessa, con siffatti discorsi?

Signor ministro, vorrei che lei potesse rispondere alla seguente domanda: cos'è cambiato, nel linguaggio, nell'atteggiamento e nel comportamento politico di uomini come Berlusconi, come il suo collega Bossi o come altri ministri (non nomino i sottosegretari per carità di patria, perché sarebbe fin troppo facile), dall'ultima campagna elettorale? Costoro non sono più in campagna elettorale: se, nel frattempo, sono diventati ministri, membri del Governo della Repubblica, questo passaggio dovrà pur comportare qualche cambiamento nei loro comportamenti e nel loro linguaggio!

Non sostengo che gli esponenti della maggioranza non debbano partecipare alla dialettica politica in termini anche piuttosto duri e forti, come facciamo noi, del resto, che abbiamo una responsabilità politica e un'importante responsabilità parlamentare; quando si è al Governo, però, questi discorsi non si possono fare, questa disinvoltura non è consentita!

Signor ministro, oggi è il 9 maggio e ricorre il ventiquattresimo anniversario dell'assassinio di Aldo Moro. Anche a motivo della sua biografia politica, che in parte coincide con la mia, lei sicuramente ricorderà la lezione di questo grande statista. Ricorderà, in particolare, un suo importante discorso, nel quale affermò: anche chi non ci dà il voto si riconosce nel nostro modo di governare, perché quando governiamo ci facciamo carico anche delle posizioni di chi ha perso le elezioni, perché il Governo è il Governo dell'intero paese, il Governo in cui si deve riconoscere tutt'intero il popolo italiano. In altre pa-

role, le elezioni servono a scegliere chi governa, ma chi governa deve farsi carico delle ragioni di tutti.

Quanto siamo distanti dalla lezione di questo grande statista! Oggi, il Governo può dire di rappresentare l'intero paese o non persegue, piuttosto — pervicacemente —, una strategia di divisione del paese, di alimentazione di una polemica quotidiana, di una conflittualità quotidiana e persino di un tentativo, gravissimo — perché è tale quello da cui ha preso spunto la nostra interpellanza —, di delegittimare l'opposizione, insinuando che questa ricorra a mezzi estranei alla democrazia?

Nello specifico caso della frase da noi citata nell'interpellanza vi sarebbe, se consente, una gravità specifica e desolante se, com'è probabile (ma non mi aspetto certo da lei analoga interpretazione), il Capo del Governo avesse parlato senza rendersi conto del significato delle parole pronunciate; sarebbe inquietante, invece, sotto il profilo democratico, se il Capo del Governo se ne fosse reso conto e avesse voluto proprio dire ciò che ha detto, senza percepire la gravità di un'insinuazione di tal genere!

Allora, signor ministro, la nostra domanda è semplice: a cosa si riferiva il Presidente del Consiglio quando ha accusato l'opposizione di adottare metodi che nulla hanno a che fare con la democrazia? Lo dica, lo denunci, lo specifichi! Non si nasconda: aspettiamo di sentirla.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, ha facoltà di rispondere.

CARLO GIOVANARDI, Ministro per i rapporti con il Parlamento. Signor Presidente, l'onorevole Castagnetti ha svolto un intervento molto articolato, ha posto molte domande; io cercherò di dare delle risposte puntuali alle sue domande. Prego l'onorevole Castagnetti di interrompere se ci sarà qualcosa che non lo convincerà o che troverà inesatto nel ragionamento che svilupperò (perché vorrei sviluppare dei ragionamenti). Infatti, in un rapporto tra Governo, maggioranza ed opposizione

credo che si debba essere molto chiari su una serie di questioni che possono accomunare tutto il sistema politico — le istituzioni nel loro complesso — in ordine ad una realtà come quella italiana.

L'onorevole Castagnetti ricordava tempi lontani, uno statista come Aldo Moro, un sistema politico fondato sul proporzionale, una realtà politica parlamentare che si era sviluppata con regole, modalità, stili certamente diversi da quelli di oggi. Negli anni novanta, con una rivoluzione referendaria, siamo entrati in un sistema di tipo bipolare, un sistema politico che è stato enfatizzato, da una parte e dall'altra, come una contrapposizione tra aree politiche che si scontrano nel momento elettorale. Da un certo punto di vista, il ragionamento avrebbe dovuto portare l'Italia a divenire un paese normale, europeo, un paese nel quale la dialettica tra laburisti e conservatori, tra democristiani e socialisti, fosse tale da promuovere un'alternanza al Governo molto tranquilla, molto fisiologica, prescindendo dal fatto che potesse governare il centrodestra o il centrosinistra, essendoci una larga condivisione dei principi generali democratici.

Questa teorizzazione è stata applicata poi al modello politico italiano, al nostro paese, ma l'alternanza non è stata così fisiologica e tranquilla come ci si aspettava. Infatti, il presupposto fondamentale del sistema bipolare, di un sistema a direzione sostanzialmente bipolare, è il riconoscimento della piena legittimità democratica di chi vince le elezioni a governare un paese. Il contesto, quindi, dovrebbe essere quello di un sistema politico che riconosce a chi ha vinto il potere-dovere di governare e all'opposizione democratica parlamentare (ma anche all'opposizione fuori dal Parlamento), il compito di criticare anche duramente il Governo e la maggioranza, con la speranza di diventare maggioranza nelle elezioni politiche successive. Purtroppo, così non è stato. Bisogna calare le affermazioni del Presidente del Consiglio in un contesto, quello italiano di oggi, in cui purtroppo le cose non sono andate come chi teorizzava il bipolarismo avrebbe voluto.

Citerò alcuni fatti degli ultimi giorni che mi hanno particolarmente colpito e che dimostrano proprio come questa accettazione ancora non ci sia in settori importanti della vita sindacale, culturale, economica, giornalistica italiana (quindi non solo della vita politica italiana).

Faccio un esempio. È stato proclamato uno sciopero dei magistrati. Un importante magistrato, il dottor D'Ambrosio, procuratore capo di Milano — quindi, non dell'ultimo villaggio della nostra provincia —, alla domanda se in un paese democratico sia il Parlamento a fare le leggi e se sia la magistratura, nella sua autonomia e nella sua indipendenza, ad applicarle, non potendo anche approvarle, ha risposto: sì, in un paese normale democratico, ma l'Italia non lo è perché — testuali parole — in questo Parlamento c'è una maggioranza schiacciante che ha un'autonomia talmente larga da fare quello che vuole e — attenzione — in questo modo non viene rispettata la facoltà dell'opposizione di illustrare adeguatamente le proprie osservazioni e i propri emendamenti. Io ho polemizzato con D'Ambrosio perché — forse non se n'è reso conto — in quell'intervista ha colpito il Capo dello Stato, il Presidente della Camera, il Presidente del Senato. Ho trovato di gravità eccezionale che si sia detto che è necessario scioperare contro le leggi approvate dal Parlamento perché questo Parlamento, sostanzialmente, non è democratico e ha modalità di esercizio della dialettica interna tali da non rispettare la democrazia.

Sono andato anche a verificare, lo sapete, ho fatto uno studio sui primi otto mesi di Governo Berlusconi ed ho scoperto che 103 volte il Parlamento ha accolto emendamenti dell'opposizione; qualche volta, come è accaduto ieri, la maggioranza è andata sotto giustamente, perché in Parlamento ci si deve mobilitare e l'opposizione non fa altro che il suo mestiere quando fa passare i propri emendamenti. Ma, durante i primi sei mesi del Governo Prodi, erano passati soltanto 63 emendamenti dell'opposizione. Quindi, in questa legislatura, l'opposizione ha, per così dire, avuto soddisfazione dalla mag-

gioranza, il doppio rispetto a quanto fece Prodi nei confronti dell'opposizione di centrodestra.

Allora come posso leggere le dichiarazioni di uno dei più importanti magistrati d'Italia che dice che la democrazia è stata sostanzialmente sospesa in Parlamento? Io, poi, sarei uno di quelli che contribuisce a tale sospensione!

Per quanto riguarda le polemiche sulle rogatorie e sul falso in bilancio, certamente, abbiamo idee diverse su come queste materie potevano essere affrontate, ma le dichiarazioni dell'OCSE riportano il dibattito su un piano di dialettica fra maggioranza e opposizione in relazione a provvedimenti che potevano essere delineati in una maniera o nell'altra ma cui si sono riversate accuse di pesantezza inusitata: collusione con la mafia, volontà di coprire i corrotti. Questo è il clima che si respira.

Oggi vedo Enzo Biagi che dice che la Casa delle libertà dovrebbe chiamarsi « Casa nostra ». Non si può far finta di non capire: « Casa nostra » è un termine un po' pesantuccio perché sostanzialmente ha detto che la Casa della libertà è un movimento politico fatto di mafiosi. Non credo che l'espressione « Casa nostra » sia stata usata a caso. Biagi — a cui auguro ogni fortuna, ci mancherebbe altro, ha 83 anni — è un professionista affermato dagli anni trenta e, per quanto mi riguarda, può continuare anche per i prossimi dieci anni, anche perché il miliardo, miliardo e mezzo che prende dalla RAI può servirgli per una vecchiaia serena; l'unica osservazione che vorrei fare è che forse, in Italia, vi sono altri giornalisti che possono vantare una professionalità tale da poter condurre trasmissioni televisive; ma lasciamo stare questi ragionamenti! Dunque, in occasione del salone del libro di Parigi, Biagi parlando delle critiche degli intellettuali ha concluso la trasmissione dicendo che al tempo del fascismo un noto scrittore ottenne da Mussolini un premio e, caduto il fascismo, per tutta la vita si rammaricò di averlo ottenuto. Allora mi sono domandando se anch'io faccio parte di un regime fascista. Perché Biagi fa il parallelo fra il

salone del libro di Parigi del 2002, un Governo democratico e Mussolini, il fascismo e i premi che venivano dati agli intellettuali?

Per quanto riguarda i girotondi e le parole spese in tali occasioni, questi sono forse di riconoscimento del ruolo di un Governo e di una maggioranza, sia pure criticabili, o sono una sorta di demonizzazione di un certo tipo realtà? Perché dico queste cose? Concorro con l'onorevole Castagnetti sullo stile di un tempo, ma D'Alema perché si è dimesso da Presidente del Consiglio due anni fa? L'onorevole Castagnetti, ricordando l'onorevole Moro, che era rappresentante di un partito di cui anch'io ho fatto parte, la Democrazia Cristiana, ha detto che il Presidente del Consiglio dovrebbe tenere uno stile che rappresenti tutti. Ma l'onorevole D'Alema, quando era Presidente del consiglio dei ministri, ha forse rappresentato tutti gli italiani partecipando, in maniera massiccia, ad una campagna elettorale per le elezioni regionali che non c'entravano niente con il Governo del paese, impegnandosi allo spasimo per far vincere una parte politica in Emilia, in Toscana, in Calabria? Riguardava forse il suo Governo? Rappresentava tutti gli italiani mentre ha impegnato personalmente il prestigio di un Presidente del Consiglio in carica per fare campagna elettorale, in tutte le regioni, per una parte politica contro l'altra?

VALDO SPINI. Ma non ha usato questi toni!

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Rispondo all'onorevole Castagnetti che ha detto che nella tradizione italiana di democrazia quarantennale nel sistema proporzionale, i grandi leader della Democrazia cristiana Presidenti del Consiglio non si impegnavano in battaglie di parte perché rappresentavano tutto il paese.

Ho detto prima che nel bipolarismo — purtroppo, dico io — le regole sono cambiate al punto che un Presidente del Consiglio del centrosinistra, come D'Alema, non solo si è impegnato in una

campagna elettorale ma ha buttato tutto il suo prestigio non per elezioni politiche ma per elezioni amministrative.

E poi certo che ci sono delle anomalie! Lo stesso Presidente del Consiglio, non più tale, dopo i fatti di Genova, da quel banco, viene ad accusare questo Governo di deriva cilena, deriva cilena! Sappiamo invece che a Napoli, qualche mese prima, quando vi era un Governo di centrosinistra, ci sono stati problemi seri, e nessuno si è sognato di accusare l'onorevole Bianco, ministro dell'interno, o il Presidente del Consiglio di allora, onorevole Amato, di deriva cilena per il comportamento della polizia! Anzi, credo che da parte dell'opposizione di allora vi sia stata solidarietà con il Governo nel momento in cui questo difendeva dalle azioni di alcune frange di violenti un vertice che si teneva in quella città.

Si parla di stile, si parla di rapporti, però tutte queste cose esistono! Tutte queste cose vengono dette, e sicuramente i democratici che fanno parte dell'attuale Governo e dell'attuale maggioranza non possono che rimanere sensibili di fronte ad accuse così forti.

Ogni tanto, per fortuna, abbiamo anche qualche soddisfazione: leggo da un'intervista di Rutelli che la legge sull'immigrazione — la quale, secondo una certa *vulgata*, ci porterebbe fuori dall'Europa, sarebbe razzista, anticostituzionale (e chi più ne ha più ne metta) — si trasformerebbe infine in una questione di ragionamento, di dialettica, di dibattito, di confronto, di modifica. Personalmente ho fatto solo un appunto: non sono per la tolleranza zero (dato che anche Rutelli si è corretto), bensì sono per l'impunità zero, in quanto chi commette reati non può restare impunito. Infatti, nel testo che abbiamo presentato non abbiamo utilizzato la tolleranza zero (che magari, frainteso, Rutelli ha invocato): in esso, come è noto, è prevista invece una graduazione molto ragionevole di sanzioni per chi è clandestino in Italia, e che, sostanzialmente, solo alla quarta volta rischia una pena detentiva (considerando l'ipotesi della condizionale).

Quindi, « scavalco » addirittura a sinistra l'onorevole Rutelli dicendo non tolleranza zero, bensì impunità zero. Quel provvedimento, però, nella *vulgata* esterna viene presentato come una proposta degna di un razzista del profondo sud americano, mentre invece non è così.

Mi dispiace che Rutelli sia il primo firmatario di questa interpellanza: vedete, anche così possono nascere equivoci di fondo.

Il Presidente del Consiglio, infatti, non ha mai attaccato l'opposizione. Ho con me le agenzie Ansa ed ADN Kronos di quel giorno, e la testimonianza di chi era presente a quell'incontro dice che Berlusconi ha parlato di « una sinistra ». Egli non ha menzionato l'opposizione, né tanto meno l'opposizione parlamentare: il Presidente Berlusconi ha parlato semplicemente di « una sinistra », e nella sinistra ci sono anche i *no global*, Casarini, Agnolletto. Ripeto, ha parlato semplicemente di una sinistra, mentre nell'interpellanza trovo scritto che Berlusconi ha accusato l'opposizione...

PIERLUIGI CASTAGNETTI. Ma in quel contesto si intendeva l'opposizione !

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. No, non c'è contesto, perché negli atti bisogna attaccare un Presidente del Consiglio per quello che dice e non per quello che si immagina abbia detto !

Anche per quando riguarda il discorso dei brogli, — che non erano tali — si trattava semplicemente di un invito a fare maggiore attenzione nei seggi. All'onorevole Castagnetti (il quale è un democratico come me, con una lunga storia di congressi interni ed esterni) ricordo che vi è ragione di dire — e non è certo una questione del ministro dell'interno — che nei seggi è giusto che vi sia vigilanza da parte del presidente, degli scrutatori, dei rappresentanti di lista; infatti, tutti sappiamo che il ruolo che rivestono gli scrutatori, il presidente ed i rappresentanti di lista circa la decisione sulle schede che possono essere contestate e dichiarate

nulle è tale per cui una presenza attenta nei seggi può fare guadagnare o perdere, a livello nazionale, decine di migliaia di voti. Il solo fatto di avere scrutatori e rappresentanti di lista attenti e che, per esempio, sulle schede contestate o che possono essere dichiarate nulle, innestino un contraddittorio con l'altra parte può portare a giudicare quelle stesse schede valide (e sappiamo tutti che cinque, dieci, trenta schede per seggio vogliono dire decine di migliaia di voti).

Del resto, a tal proposito, la storia d'Italia insegna; consideriamo ad esempio le vicende del 1953: è noto che non « scattò » quella che le sinistre definivano una legge truffa — che per me era invece una legge democratica — proprio per la questione delle schede annullate, e probabilmente valide. Ebbene, tale legge avrebbe addirittura potuto cambiare la storia del nostro paese. Non mi sembra quindi che ci sia alcuna forzatura nel dire che quando ci sono le elezioni deve esserci vigilanza democratica all'interno dei seggi. Del resto la sinistra, ed i Democratici di sinistra in particolare, sono maestri in questo: non a caso, in maniera massiccia e capillare, coprono tutti i seggi, stando bene attenti a non lasciarli scoperti nei momenti in cui si svolgono elezioni o votazioni.

Che cosa viene allora a riferire il Governo in aula ? Il Governo viene a dire una cosa molto semplice, cioè che dà atto all'opposizione democratica di svolgere il proprio ruolo all'interno del Parlamento con correttezza, forse con alcune forzature che, personalmente, considero piuttosto una caduta di stile.

Personalmente, nella scorsa legislatura, ho contribuito più volte a mantenere il numero legale, proprio perché non dimentico la mia formazione cristiano-democratica e, quindi, ritengo che le istituzioni siano di tutti e che sia dovere della maggioranza e dell'opposizione contribuire a formare il numero legale. Ritengo, inoltre, che sia dovere dell'opposizione condurre la sua battaglia democratica, votando, cercando di vincere quando può o testimoniando, quando non vince, le sue idee.

Nella scorsa legislatura l'onorevole Violante, Presidente della Camera, concordava perfettamente con me in merito a questa visione e, talvolta, ha anche elogiato il comportamento dell'opposizione, allora da noi rappresentata, che si esplicava in tal senso. Poi, quando l'onorevole Violante, da Presidente della Camera e da rappresentante di una maggioranza, è diventato rappresentante dell'opposizione, ha cambiato idea, cominciando ad utilizzare il sistema di far mancare il numero legale.

Credo che in politica si debba avere coerenza con le proprie idee, non solo quando si comanda (è troppo comodo!), ma anche quando si è all'opposizione. Queste sono strategie parlamentari. Tante volte nella scorsa legislatura gruppi dell'attuale maggioranza hanno abbandonato l'aula, facendo mancare il numero legale: è un sistema di lotta politica che non condivido, ma perfettamente legittimo. Ci mancherebbe altro che non potesse essere usato! Allo stesso modo possono esser usati anche meccanismi di tipo ostruzionistico.

Non ho alcuna difficoltà a dire che il rapporto tra Camera e Senato è pienamente democratico e dialettico: la maggioranza fa il suo dovere così come l'opposizione fa il suo dovere con serietà, tentando di mettere in difficoltà il Governo (come è giusto ed opportuno che sia). Berlusconi ha fatto riferimento alla sinistra ma, se vogliamo specificare meglio il concetto, si può dire che vi sono nel paese forze politiche, sociali e della magistratura che contrastano il Governo, accusandolo di non essere democratico e di non essere legittimato a governare.

È chiaro che, davanti ad accuse così forti, non si pensa all'idea della dialettica democratica e del bipolarismo (ovvero, che fra quattro anni torniamo a votare, perché questo Governo è legittimato). Evidentemente, c'è qualcuno che pensa a scorciatoie, affermando che vi è un Governo illegittimo, non democratico e fascista (come qualcuno tenta di dipingerci) ed evocando sistemi di abbattimento del Governo che non appartengono alla dialettica democratica. È chiaro che qualcuno lo

pensa e qualcuno lo ha addirittura dichiarato. Alcuni intellettuali hanno rivolto appelli alla resistenza contro questo Governo e la resistenza si fa contro il nazifascismo e non contro un Governo democratico.

Allora, in questo contesto, in questo clima e di fronte a queste accuse, credo che, se un Presidente del Consiglio sottolinea queste anomalie, siamo all'interno di una dialettica rispettabile, che deve essere rispettata anche dall'opposizione.

Quando, come spero, diventeremo un paese normale, pienamente democratico, in cui vi è il rispetto della legittimazione a governare, sarà un grande momento per tutti. Allora, non ci saranno neanche da parte di chi governa tali reazioni, che sono perfettamente spiegabili nel clima di assedio e di false accuse a cui questo Governo e questa maggioranza troppe volte sono chiamati a rispondere.

PRESIDENTE. L'onorevole Spini, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

VALDO SPINI. Signor Presidente, signor ministro, mi dispiace dirlo, ma credo di dovermi dichiarare profondamente insoddisfatto della risposta alla nostra interpellanza. Abbiamo assistito a una sorta di spiegazione fatta di scatole cinesi: si è passati a menzionare l'opposizione, la sinistra e poi una sinistra, facendo due esempi che tutto sommato non sono vantaggiosi per il Governo. Si è fatto riferimento alla magistratura a proposito delle rogatorie, alla stampa e alla televisione.

Il caso vuole che sulle rogatorie avessi chiesto qualcosa che nel precedente sistema politico non sarebbe mai stato negato all'opposizione. Per valutare appieno il provvedimento sulle rogatorie, chiesi la testimonianza del procuratore antimafia e quella del dirigente antiterrorismo del Ministero dell'interno. Lei ha vissuto, come me, altre stagioni politiche: mi dica quando all'opposizione sarebbe stato negato di sentire due alti servitori dello Stato sul tema delle rogatorie. Eppure ci fu negato.

Lei ha fatto riferimento a Biagi e ad altri giornalisti, ma all'interno della Com-

missione di vigilanza RAI, la Casa della libertà vorrebbe abolire — in questo periodo di elezioni amministrative, che riguardano, tra l'altro, comuni di dimensioni ridotte — la trasmissione *Porta a Porta* di Vespa.

Non mi sembra, quindi, che lei abbia scelto due esempi calzanti. Inoltre, la nostra interpellanza vuole essere un fermo richiamo ad interpretare con correttezza lo spirito del sistema maggioritario. Il maggioritario lo abbiamo voluto non perché fosse una fonte di estremizzazione politica, ma perché fosse una fonte di concorrenza e di alternanza di Governo su posizioni costruttive in cui i due schieramenti potessero esprimere una competizione politica.

Dunque, temo che l'onorevole Berlusconi si esprima in questo modo per le difficoltà interne della sua maggioranza. Abbiamo assistito ad episodi abbastanza significativi. La legge sull'immigrazione non riesce ad avere una compattezza della maggioranza; la maggioranza va sotto in Commissione esteri ed in Commissione attività produttive: evidentemente, vi sono forti dissensi. Credo che questo tipo di propaganda elettorale sia diretta a mascherare le difficoltà ed i dissensi presenti anche all'interno della maggioranza.

Vorrei ristabilire la correttezza su un punto, proprio per la stima reciproca che abbiamo. Abbiamo di fronte un'agenzia che mi sembra corretta, l'agenzia Asca, che ha riportato il 6 maggio le parole del Presidente Berlusconi secondo cui «l'opposizione pensa di dare una spallata a questo Governo, a questa maggioranza attraverso la piazza o con altri sistemi che nulla hanno a che vedere con la democrazia». Signor ministro, non potrebbe esprimere un elemento di soddisfazione e di lode al fatto che vi siano state dimostrazioni di centinaia di migliaia di persone, su temi sindacali delicati come l'articolo 18, senza un disordine e senza una manifestazione di violenza? Questo sarebbe un sintomo di grande maturità democratica.

Da questo punto di vista, dunque, non si dolga se mi dichiaro insoddisfatto per-

ché, paradossalmente, sarebbe negativo per lei che mi dichiarassi soddisfatto: vorrebbe dire che lei avrebbe cercato di dimostrare l'esistenza di sistemi incompatibili con la democrazia. Devo ammettere che lei non l'ha fatto, ma non poteva farlo, perché non ci sono. Anche questa ripetuta volontà di avercela con questo o quel settore della società civile o dei poteri dello Stato non mi sembra che giovi al suo Governo.

Portiamo il tema sul discorso politico. Innanzitutto, sia chiara una cosa: quel discorso del 6 maggio era l'inizio di una campagna elettorale. Esprimiamo, dunque, il nostro fermo richiamo, anche perché intendiamo comportarci di conseguenza, ad una campagna elettorale che privilegi i contenuti, i fatti, le cose concrete e non il tentativo di erigere nuovamente una sorta di steccato all'interno del paese. Il Presidente del Consiglio ama ogni tanto confrontarsi e citare il premier laburista britannico Tony Blair.

Innanzitutto, Tony Blair sarebbe venuto di persona alla Camera a rispondere: tutti noi siamo stati a Westminster e abbiamo visto di persona che quando ci sono queste cose ci si misura a distanza anche più breve, così sono i tavoli, di quanto avviene in questo Parlamento.

In secondo luogo, il capolavoro politico al contrario che è stato fatto di creare un'unità sindacale che da tempo non si verificava del mondo del lavoro nei confronti di questo Governo — e so che la sua forza politica queste cose le ha capite — mi sembra onestamente un risultato molto poco laburista. Mi lasci allora, come laburista, difendere i laburisti e non consentire che l'onorevole Berlusconi se ne appropri.

Credo, comunque, sia importante tenere questo dibattito oggi perché questo vuole essere da parte nostra un monito fermo su questa strada. Veramente ci sarebbe da mettere in crisi il sistema maggioritario se questo fosse il modo di interpretarlo! È un modo di interpretare il maggioritario il fatto che, per la prima volta, il Presidente del Consiglio non partecipi ad una manifestazione ufficiale in-

sieme alle altre forze antifasciste per la resistenza? Io ne avrei paura. Sono un entusiasta del sistema maggioritario e lo sono sempre stato, ma se dovesse produrre questi effetti comincerei a ripensarci anch'io. Lo dico a livello politico, perché so che anche forze politiche all'interno del Governo sono preoccupate in questo senso. Credo sia più importante e più costruttivo che si affrontino i problemi all'interno della maggioranza, non elevando barriere nei confronti dell'opposizione, ma andando al contenuto di una serie di posizioni insostenibili che questo Governo ha assunto.

Perché insostenibile è stato l'attacco a tutto il movimento sindacale; insostenibile — anche se, certo, si può essere d'accordo o meno sulla forma dello sciopero dei magistrati, anch'io avrei dei dubbi — è stato l'atteggiamento tenuto nei confronti della magistratura; insostenibile è l'atteggiamento di oggi nel dire di chiudere tutte le trasmissioni politiche, di abolire *Porta a Porta* o la trasmissione di Santoro. Tra l'altro, l'onorevole Fini all'inizio della sua carriera politica credo abbia abbastanza beneficiato — o sbaglio — dalle apparizioni da Santoro.

Credo che abbia ragione Vespa: si pongano delle regole precise e chi non le rispetta paga ma non si privi il nostro paese di questo dato. Tuttavia, vi sono degli articoli di giornale e delle discussioni che mettono, in qualche modo, in giro un'altra voce, cioè che dietro a questo attacco a tutte le trasmissioni televisive, in qualche modo, politiche ci sia la volontà di rimettere in discussione la *par condicio* e di creare in modo strisciante una nuova condizione: spero che non sia vero.

Allora, che ci sia meno nervosismo da parte della maggioranza, meno timore e preoccupazione per ogni dibattito televisivo e politico, capacità di porsi in modo costruttivo e, quindi, di sapere interpretare correttamente lo spirito del maggioritario. Noi abbiamo la responsabilità comune — e la sentiamo in questo Parlamento — di interpretare correttamente lo spirito del maggioritario ed allora spetta proprio al leader della maggioranza e al

Presidente del Consiglio saperlo interpretare correttamente e, quindi, evitare questi scivoloni da propaganda elettorale di quartiere e di paese tipica del 1948 che, certamente, non sono all'altezza di una tradizione di cui si parlava.

Certo, vi sono stati Presidenti del Consiglio che si sono misurati nelle campagne elettorali e che si sono scontrati, ma mai hanno usato questo tono o hanno tentato di demonizzare in questo modo l'opposizione. Potrei ricordare tanti episodi. Per esempio, a proposito della magistratura, ricordo una uscita dell'onorevole Berlusconi a Firenze durante la campagna elettorale quando si parlava del tentativo di far candidare Di Pietro nel Polo della libertà. In quella occasione dissi di fare tutti insieme un patto d'onore in modo che nessun partito candidasse più magistrati: Berlusconi mi rispose di no perché rivendicava la libertà di poterli candidare.

Allora vorrei ritornare all'argomento principale e credo che dobbiamo veramente utilizzare un elemento di serietà e misurarci per quello che si è. Signor ministro, vorrei dirle — anche perché so che è personalmente sensibile a tutto ciò — che questa specie di *surenchère* elettorale non giova al paese ma nemmeno alla Casa della libertà.

Per questi motivi, la preghiamo di accettare questo monito da parte del nostro schieramento, dell'Ulivo e del centrosinistra per una campagna elettorale che inizi su altri toni, su altri sistemi e che sappia mettere a fuoco i veri e reali problemi del paese (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, ai sensi dell'articolo 24, commi 3 e 6, del regolamento, è stato

stabilito di procedere nella prossima settimana all'esame, con votazioni, degli argomenti di seguito indicati:

disegno di legge n. 2657 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni finanziarie e fiscali urgenti (Dl 63/2002) *(da inviare al Senato — scadenza: 16 giugno 2002)*;

disegno di legge n. 2650 — Conversione in legge del decreto-legge recante proroga del termine in materia di copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo (Dl 45/2002) *(approvato dal Senato — scadenza: 28 maggio 2002)*;

disegno di legge n. 2608 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti recanti misure di contrasto all'immigrazione clandestina e garanzie per soggetti colpiti da provvedimenti di accompagnamento alla frontiera (Dl 51/2002) *(da inviare al Senato — scadenza: 7 giugno 2002)*;

disegno di legge n. 2454 e abbinate — Modifica alla normativa in materia di immigrazione e asilo *(approvato dal Senato) (urgenza)*;

proposte di legge sull'istituzione di nuove province:

n. 154 e abbinata — Provincia di Monza e della Brianza;

n. 518 — Provincia di Barletta-Andria-Trani;

n. 900 e abbinata — Provincia di Fermo;

disegno di legge n. 2426 e abbinate — Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici;

proposta di legge costituzionale n. 1436 e abbinate — Modifica all'articolo 27 della Costituzione;

mozione Tuccillo ed altri n. 1-00056, riguardante la destinazione delle risorse delle fondazioni;

mozioni Realacci ed altri n. 1-00058, Mantovani ed altri n. 1-00062, Violante ed

altri n. 1-00063, concernenti il contributo dell'Italia allo sviluppo dei paesi più poveri.

È stata altresì prevista la prosecuzione notturna anche per la seduta di martedì 14 maggio.

Per ogni altro aspetto, rimane confermato quanto già previsto nel calendario dei lavori per il mese di maggio, comunicato all'Assemblea nella seduta del 24 aprile 2002.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Venerdì 10 maggio 2002, alle 9,30:

1. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 15 aprile 2002, n. 63, recante disposizioni finanziarie e fiscali urgenti in materia di riscossione, razionalizzazione del sistema di formazione del costo dei prodotti farmaceutici, adempimenti ed adeguamenti comunitari, cartolarizzazioni, valorizzazione del patrimonio e finanziamento delle infrastrutture (2657-A).

— *Relatori:* Angelino Alfano *(per la V Commissione)* e Sergio Rossi *(per la VI Commissione)*.

2. — Discussione del disegno di legge:

S. 1298 — Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 2002, n. 45, recante proroga del termine in materia di copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo *(Approvato dal Senato)* (2650).

— *Relatore:* Muratori.

3. — Svolgimento di interpellanze urgenti.

La seduta termina alle 20.

DICHIARAZIONI DI VOTO FINALE DEI
DEPUTATI NICOLÒ CRISTALDI, LELLO
DI GIOIA E LUIGI MURATORI SUL DI-
SEGNO DI LEGGE N. 2677

NICOLÒ CRISTALDI. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2667 – 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 – richiede la massima urgenza e tempestività di approvazione.

Tale disegno di legge, infatti, definisce – nei tempi ristrettissimi imposti dalla Comunità europea – una specifica regolamentazione dell'azione degli organi amministrativi preposti al recupero delle somme erogate nella forma di crediti d'imposta alle aziende di autotrasporto merci.

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

La natura del credito da recuperare – patrimoniale e pecuniaria, e non tributaria – e il lungo lasso di tempo trascorso dalla sua erogazione rendono oltremodo difficile il suo recupero attraverso la regolamentazione del diritto tributario; pertanto è quanto mai necessario giungere all'approvazione del disegno di legge n. 2667, unico strumento in grado di mettere il nostro paese nelle condizioni di adempiere le legittime decisioni della Comunità europea, che già da tempo ha sancito l'illegittimità e l'incompatibilità del regime agevolativo adottato nei riguardi della disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato.

Infatti se ciò non avesse luogo, non solo andremmo incontro alle pesanti sanzioni amministrative previste dalla normativa europea, ma ci porremmo in una posizione di arretratezza nei confronti degli altri Stati membri.

Pertanto invito caldamente gli onorevoli membri del Parlamento ad esprimere un voto favorevole, agevolando in tal modo l'iter di approvazione del provvedimento in esame.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, oggi discutiamo di questo decreto-legge che tra qualche giorno decadrà. Come per ogni altro provvedimento che esaminiamo in quest'aula, crediamo che nessuno di noi possa mettere in dubbio che il nostro paese potrà avere ulteriori condanne da parte della Corte di giustizia europea, ma ciò non ci impedisce di parlare serenamente dei profondi ritardi che questo Governo pone in essere in ogni circostanza.

Si evince che non vi è una politica integrata dei trasporti, non vi è un piano organico per l'autotrasporto.

Questo decreto determina la restituzione di circa due mila miliardi al Governo italiano. In conseguenza di ciò si creeranno una serie di tensioni sociali nel settore di cui ci stiamo occupando, senza che il cosiddetto tavolo tecnico istituito presso il Ministero possa superare i problemi che si determineranno. Mi sorge allora il dubbio che, forse, la lacerazione del tessuto sociale interessa molto poco al Governo presieduto dall'onorevole Berlusconi. Basta ricordare ciò che è accaduto per l'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori o con le infelici affermazioni in ordine ai licenziamenti di tre noti conduttori televisivi. È forse questo un sistema per nascondere tutte le promesse fatte in campagna elettorale e che oggi non può mantenere? Oppure vuole accentuare lo scontro sociale per addebitare al centrosinistra l'ingovernabilità di questo paese, per essere considerato una vittima, come ha già fatto in circostanze passate? Io credo che ormai la gente abbia capito che le promesse fatte sono solo promesse e che la politica liberista sta creando grandi marginalità e nuove povertà. Queste ultime, peraltro, si accentuano nelle aree deboli del nostro paese, come il Mezzogiorno.

Ciò si verifica in tutti i settori della nostra economia, come è ben definito anche in questo decreto.

Come dicevo, tra qualche giorno decadranno i termini per la conversione in legge dello stesso, ma una considerazione bisogna pur farla: occorre arrivare proprio agli ultimi giorni per discutere dei problemi di un settore così importante per la vita economica e produttiva del nostro paese o forse non sarebbe stato il caso, come abbiamo più volte affermato in Commissione trasporti, di affrontare in maniera definitiva i problemi dell'autotrasporto con un piano organico, evitando di incorrere ancora nelle sanzioni europee?

Sarebbe bastato poco, certamente poco, per definire alcune iniziative che interessano questo settore: si pensi all'abbattimento delle accise petrolifere, in armonia con gli altri paesi europei; alla riduzione delle tariffe assicurative e di quelle autostradali; al rimborso forfettario e, non ultimo, ad un cuneo fiscale per abbattere il costo del lavoro. Mi riferisco, per esempio, all'Irap che non è stata nemmeno presa in considerazione nella discussione che ieri abbiamo affrontato in ordine al collegato fiscale, nonostante il centrosinistra avesse posto il problema presentando un emendamento.

Come si deve interpretare tutto ciò se non come un disinteresse di questo Governo nei riguardi del settore? E come non pensare ad una politica infrastrutturale efficiente che possa rendere il nostro paese competitivo con gli altri paesi dell'Europa? E come non pensare — ancora — a definire un piano della logistica con riferimento, segnatamente, alla grande modalità, che eviterebbe i casi di carichi a vuoto? Tutto ciò, però, non riguarda questo Governo e questo Ministero dei trasporti, perché essi hanno ben altri interessi: raccordarsi con i grandi gruppi industriali e non certamente con i piccoli imprenditori (che sono la vera risorsa del nostro paese).

Questo Governo ed il ministro Lunardi devono adempiere agli accordi che hanno stipulato non con i cittadini italiani, ma con il grande padronato, la grande fi-

nanza, affinché si possa determinare in questo paese una situazione di grande squilibrio economico e sociale.

Questa non è la linea scelta dal centrosinistra, che ritiene invece di dover costruire una società più giusta, più equilibrata, una società dove ognuno abbia delle possibilità, senza però dimenticare la grande solidarietà per i più deboli. È per questo che i deputati del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani esprimeranno un voto contrario sulla conversione in legge di questo decreto-legge.

LUIGI MURATORI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, annuncio il voto favorevole dei deputati del gruppo di Forza Italia.

Il provvedimento in esame — che rappresenta, come è stato affermato a larga maggioranza, un atto dovuto — risponde alla esigenza inderogabile per il nostro paese di uniformarsi al quadro normativo europeo, tenendo conto delle esigenze manifestate dall'autotrasporto italiano, in una situazione certamente non facile, considerate le sue ripercussioni economiche e sociali.

Non a caso l'impianto del decreto legge è stato ulteriormente migliorato, nel corso dell'esame in Commissione e in aula al Senato, accogliendo alcune significative proposte di modifica, avanzate nel corso dello dibattito stesso.

In particolare, sono state create le premesse per un giusto raccordo con le categorie del settore, sia per quanto riguarda la redazione degli elenchi delle aziende interessate al provvedimento, sia soprattutto per consentire a queste aziende la maggiore dilatazione possibile dei tempi di restituzione del bonus (sono previste fino a 48 rate).

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

Anche per riparare i danni derivati dai provvedimenti dei precedenti Governi di centro sinistra, duramente contestati dagli organi comunitari preposti, ci auguriamo che questo decreto possa rappresentare — attraverso il gettito correlativo ed altre iniziative parlamentari — l'occasione per un riordino e un rilancio del sistema dell'autotrasporto nel nostro paese, da tutti invocato.

DICHIARAZIONI DI VOTO FINALE DEI
DEPUTATI GIOVANNI BIANCHI, NICOLÒ
CRISTALDI, GIUSEPPE NARO E VALE-
RIO CALZOLAIO SUL DISEGNO DI
LEGGE N. 2255

GIOVANNI BIANCHI. Finalmente! Raramente questo avverbio è risultato così opportuno ed acconcio. È stato ben detto che il provvedimento di cui ci stiamo occupando è la naturale conseguenza dell'adozione di questa legge, forse controversa, senz'altro essenziale, entrata in vigore dopo ben quarantasei anni di discussione, volta a far sì che i cittadini italiani residenti all'estero possano esprimere un voto nelle elezioni per il Parlamento nazionale.

Condizione necessaria di queste disposizioni, insieme all'individuazione delle circoscrizioni elettorali, era di far sì che quello che adesso sarà l'elenco unico nazionale dei cittadini residenti all'estero non avesse più quel limite dovuto all'approssimazione che purtroppo lo aveva caratterizzato in passato e che viene descritto dalla differenza tra coloro che sono iscritti all'AIRE — circa 2 milioni e 800 mila persone — e i 4 milioni circa di cittadini italiani residenti all'estero che sono titolari di un passaporto italiano.

Saranno interessati i comuni, con l'aggiornamento dei loro elenchi; ci sarà una verifica delle schede consolari; il comune di Roma sarà chiamato a svolgere una funzione essenziale nel censimento, nella verifica di tutti coloro che non hanno trovato ingresso nelle liste dei singoli comuni. Ma soprattutto si dovrà procedere alla cosiddetta pulitura delle liste attra-

verso una verifica di quei casi di irreperibilità che sono descritti dalle modifiche che vengono apportate dall'articolo 1 del provvedimento in parola.

Da un punto di vista tecnico, il provvedimento è indispensabile poiché, al di là delle valutazioni di carattere politico — si è discusso se fosse opportuno o meno creare la circoscrizione Estero —, durante la discussione scoprimmo che, una volta riconosciuta la possibilità concreta di esercitare il diritto di voto, non si avevano certezze su chi potesse vantarlo dal punto di vista formale, cioè su quanti fossero i cittadini italiani all'estero che, da un certo momento in poi, avrebbero fruito delle disposizioni di quella legge.

Come ha correttamente rilevato il collega Rivolta, il testo è semplice. Esso consta di quattro articoli: il primo interviene sulle leggi esistenti, correggendone le inadeguatezze; il secondo riguarda l'assunzione di impiegati, sia pure a tempo determinato, per poter provvedere al necessario lavoro di verifica e di stesura della suddetta anagrafe; il terzo riguarda l'acquisizione di servizi informatici per questo stesso scopo; il quarto ed ultimo articolo provvede alla copertura degli oneri che derivano, per lo Stato, dall'attuazione del provvedimento. L'ultimo passo procedurale e perfino logistico di una vicenda dunque non priva di drammaticità. E sarei a questo punto incompleto se non ricordassi che dietro il traguardo finalmente raggiunto sul piano legislativo c'è la lunga e caparbia passione di Mirko Tremaglia, ministro per gli italiani nel mondo.

La sostanza di questo provvedimento consiste nel promuovere la seconda rilevazione dei cittadini italiani all'estero. La prima rilevazione fu promossa in seguito ad una legge del 1988. In questi quindici anni sono emersi alcuni limiti quantitativi e qualitativi di quella rilevazione. Il secondo censimento presenta una novità essenziale, che tuttavia prescinde da tali aspetti quantitativi e qualitativi; infatti, dopo questo censimento sarà possibile individuare precisamente i cittadini italiani all'estero che hanno acquisito nel frattempo, operativamente e concretamente, il

diritto di voto. Pertanto, tale aggiornamento, promosso dalla legge che ci apprestiamo ad approvare, rappresenta la premessa essenziale, affinché abbia successo anche il primo voto degli italiani all'estero, nel 2006 o comunque nelle prossime elezioni politiche.

Sappiamo che la nuova metodologia imporrà un pesante aggravio di lavoro sia ai consolati sia ai comuni; ebbene, con questo provvedimento mettiamo a disposizione dei consolati le risorse economiche ed organizzative necessarie e chiediamo anche ai comuni di cominciare ad attrezzarsi per colmare le lacune tuttora presenti. Vi è infine bisogno di una grande campagna informativa; una campagna prevista dalla legge n. 459 dello scorso anno. Dobbiamo coinvolgere non solo i consolati, ma direttamente le nostre comunità. Perché? Perché i nostri concittadini meritano un'attenzione che crei partecipazione. Perché l'opinione pubblica degli italiani all'estero non patisce d'essere dimenticata. Perché, infine, lo sforzo durato decenni da questo Parlamento merita, finalmente, di essere valorizzato sul campo nel momento dell'effettuazione.

Le istituzioni cessano di essere fredda geometria e diventano eventi quando incrociano e danno rappresentanza alla corrente calda del consenso dei cittadini.

Per questo l'occasione non poteva e non doveva essere persa.

L'evento del voto, finalmente, degli italiani all'estero è evento del Parlamento, evento, finalmente, di tutta la nazione.

NICOLÒ CRISTALDI. I deputati del gruppo di Alleanza nazionale esprimeranno voto favorevole su questo provvedimento, che segna un ulteriore passaggio positivo per la democrazia nel nostro paese. Gli italiani all'estero sono finalmente chiamati ad eleggere i propri rappresentanti nel Parlamento italiano e tramite i rappresentanti eletti direttamente da loro lavoreranno, perché ci si sente italiani anche a migliaia di chilometri di distanza.

È stata questa un'antica battaglia del nostro ambiente umano e politico. È dun-

que ampiamente giustificata la soddisfazione del ministro Tremaglia che ha dedicato un'intera vita ai nostri connazionali residenti fuori dalla nostra patria.

Con questo provvedimento l'anagrafe degli italiani residenti all'estero si attiva pienamente e si realizza compiutamente l'elenco unico nazionale dei cittadini residenti all'estero.

Finalmente si concretizza un'antica aspirazione: 60 milioni di persone di origine italiana che vivono fuori dal nostro paese hanno la possibilità di incidere nelle scelte politiche dell'Italia.

Adesso i comuni potranno fare la loro parte procedendo, entro precisi termini, alla registrazione dei cittadini italiani residenti all'estero. Adesso in ciascun comune italiano è costituita un'anagrafe degli italiani residenti all'estero: in tale anagrafe saranno riportati alla partecipazione democratica gli italiani che si sono trasferiti in modo permanente all'estero, i cittadini italiani nati all'estero con atto di nascita in Italia, le persone residenti all'estero che acquisiscono la cittadinanza italiana ed altri soggetti che in qualche modo siano « di fatto » italiani.

È questo un bel momento per la politica italiana, per le nostre istituzioni e per la nostra democrazia. Ribadisco il voto favorevole dei deputati del gruppo parlamentare di Alleanza nazionale.

GIUSEPPE NARO. I deputati del gruppo UDC (CCD-CDU) esprimeranno voto favorevole sul provvedimento in esame in quanto la prima rilevazione dei cittadini italiani residenti all'estero, attivata dalla legge istitutiva dell'AIRE ed effettuata nel 1991, è risultata deficitaria, deludendo le aspettative; non è un caso, infatti, che vi abbia partecipato solo il 30 per cento degli iscritti agli schedari consolari di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 200 del 1967.

Pertanto, come ha rilevato il ministro Tremaglia, già una indagine della Commissione esteri nel 1995 aveva evidenziato tali carenze e la presenza di errori nell'assunzione di dati per l'indagine degli italiani all'estero.

Il nostro voto sarà favorevole perché è consolidato il convincimento che non solo è necessario far votare gli italiani all'estero, ma anche farli votare in maniera ottimale, eliminando una organizzazione anagrafica finora rimasta in un grave stadio di arretratezza.

L'approvazione del testo all'esame dell'Assemblea rappresenterebbe la realizzazione piena di un diritto, poiché si predispongono tutti gli strumenti necessari affinché il diritto possa essere effettivamente esercitato e non si limiti ad essere una provvidenza senza efficacia operativa. Secondo quanto risulta dalla relazione tecnica del progetto presentato al Senato, si realizzerebbe un sistema geografico consolare di grande efficacia e si completerebbe l'osservatorio degli italiani all'estero.

D'altronde il nostro convincimento è confermato dall'ampia condivisione del testo da parte di tutte le forze parlamentari sia al Senato che alla Camera ed è per questi motivi che voteremo a favore del provvedimento.

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, annuncio il voto favorevole dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo. Per le motivazioni rinvio all'intervento che ho svolto in sede di discussione sulle linee generali. Nell'intervento avevo anche rivolto alcune richieste al Governo che ora rinnovo.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DEL MINISTRO MIRKO TREMAGLIA SUL DI- SEGNO DI LEGGE N. 2255

MIRKO TREMAGLIA, *Ministro per gli italiani nel mondo*. Ringrazio innanzitutto il relatore, il collega onorevole Giovanni Bianchi, che ha fatto una relazione puntuale, precisa, efficacissima per dimostrare quanto sia, questo provvedimento, urgente per realizzare l'elenco unico nazionale dei cittadini residenti all'estero previsto dall'articolo 5 della legge 459 del 2001, legge storica che ha determinato l'esercizio del diritto di voto per gli italiani residenti all'estero.

Ricordo sempre che questa è la prima volta, dopo l'unità d'Italia, che si raggiunge questo risultato eccezionale, quello di riportare nel sistema Italia milioni di nostri connazionali residenti all'estero che entrano così, con i loro diritti, nella Costituzione della Repubblica. Dobbiamo raggiungere pertanto questo scopo, rimettendo a posto l'anagrafe per gli Italiani all'estero, che diviene l'unico titolo dell'elettorato attivo: 4 milioni di passaporti italiani nel mondo, 60 milioni di cittadini di origine italiana. Una grande risorsa e una grande ricchezza internazionale per la nazione italiana.

Stiamo rivedendo la legge 27 ottobre 1988, n. 470, da me allora presentata, concernente anagrafe e censimento degli italiani residenti all'estero. I dati ed i certificati relativi a quella legge non sono risultati sufficienti negli anni perché gravemente errati. Questo attuale provvedimento è indispensabile proprio per la bonifica di quei dati, soprattutto perché siamo chiamati a riscontrare il diritto di voto per tutti i nostri connazionali.

Sono inoltre apparse differenze tra le anagrafi consolari e quelle dell'AIRE: più di 4 milioni sono stati i cittadini italiani conteggiati dall'anagrafe consolare, meno di 3 milioni quelli riscontrati dall'AIRE. Di grande importanza appare la norma che dispone, sulla base delle rilevazioni, questa procedura fondamentale per lo scambio e l'aggiornamento dei dati tra le amministrazioni interessate: le rappresentanze diplomatiche consolari (necessario il rafforzamento della rete consolare) aggiornano i loro schedari e trasmettono, attraverso via informatica, questi dati al Ministero degli affari esteri. Il MAE, a sua volta, ritrasmette questi risultati e questi dati al Ministero dell'interno. Il Ministero dell'interno, a questo punto, verifica i propri dati dell'AIRE, li raccoglie, li memorizza e li trasmette ai comuni. Questi ultimi, entro 60 giorni, provvedono all'aggiornamento delle rispettive anagrafi. Questo termine viene prorogato fino a un massimo di 180 giorni nel comune di Roma per la cosiddetta anagrafe residuale.

Per tutta questa attività è indispensabile l'assunzione di 350 contrattisti che costituiscono la sostanza di questo disegno di legge. Non bisogna dimenticare che, oltre che per lo scopo fondamentale di dare regolarità ai diritti di voto per tutti quanti i cittadini italiani residenti all'estero, questo provvedimento è necessario per lo svolgimento del censimento che verrà effettuato per gli italiani nel mondo nel 2003.

Rispondendo a qualche domanda posta in sede di discussione sulle linee generali, credo di poter affermare che terremo informato il Parlamento sugli sviluppi della verifica delle operazioni anagrafiche e posso anche dire che entro un mese verrà presentato il disegno di legge sulla nuova legge per i COMITES.

Ringrazio tutti i colleghi per avere dato prova, ancora una volta, di alta sensibilità e dimostrato che su tutti questi temi occorre la politica dell'intesa, perché si tratta di problemi di interesse generale e non di parte o di partito. Esprimo nuovamente il mio riconoscimento per gli italiani nel mondo.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta dell'8 maggio 2002, a pagina 147, prima colonna, dopo la riga ventiseiesima, si intende inserito quanto segue:

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

<i>(Presenti</i>	218
<i>Votanti</i>	214
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	108
<i>Hanno votato sì</i>	13
<i>Hanno votato no</i>	201

Sono in missione 63 deputati).

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 22,10.