

230.

Allegato A

## DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Comunicazioni</b> .....	3	(Sezione 6 – Articolo 33 ed emendamenti) .	12
Missioni vevoli nella seduta del 27 novembre 2002 .....	3	(Sezione 7 – Articolo 34 ed emendamenti) .	13
Progetti di legge (Annunzio; Assegnazione a Commissioni in sede referente) .....	3	(Sezione 8 – Articolo 35 ed emendamenti) .	14
Presidente del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento) .....	4	(Sezione 9 – Articolo 37 ed emendamento) .	14
Ministro dell'economia e delle finanze (Trasmissione di un documento) .....	4	(Sezione 10 – Articolo 38) .....	15
Atti di controllo e di indirizzo .....	4	(Sezione 11 – Articolo 41) .....	16
<i>ERRATA CORRIGE</i> .....	4	(Sezione 12 – Articolo 43 ed emendamento) .	16
<b>Disegno di legge (Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) n. 2031-bis-B</b> .....	5	(Sezione 13 – Articolo 44) .....	17
(Sezione 1 – Articolo 16 ed emendamenti) .	5	(Sezione 14 – Articolo 45) .....	17
(Sezione 2 – Articolo 27 ed emendamenti) .	7	(Sezione 15 – Articolo 46) .....	17
(Sezione 3 – Articolo 28 ed emendamenti) .	8	(Sezione 16 – Articolo 22 ed emendamenti) ..	18
(Sezione 4 – Articolo 29 ed emendamento) .	11	(Sezione 17 – Ordini del giorno) .....	21
(Sezione 5 – Articolo 31) .....	12	<b>Interrogazioni a risposta immediata</b> .....	30
		(Sezione 1 – Tempi di attuazione della nuova normativa sulla regolarizzazione dei lavoratori extracomunitari) .....	30

**N. B.** Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
(Sezione 2 – Misure di prevenzione relative ai furti nelle abitazioni) .....	30	(Sezione 8 – Qualità dei servizi pubblici e degli investimenti infrastrutturali negli enti locali) .....	34
(Sezione 3 – Sospensione delle procedure di riscossione relative alla contribuzione agricola) .....	31	<b>Mozioni Violante ed altri n. 1-00120, Diliberto ed altri n. 1-00121, Bertinotti ed altri n. 1-00122, Volontè ed altri n. 1-00129 e Vito ed altri n. 1-00130 sulla situazione della Fiat</b> .....	36
(Sezione 4 – Tempi di conclusione dei lavori di ammodernamento dei collegamenti autostradali tra Nord e Sud) .....	31	(Sezione 1 – Mozioni) .....	36
(Sezione 5 – Riconoscimento del servizio prestato in qualità di lavoratori socialmente utili da parte degli addetti ai servizi di pulizia nelle scuole) .....	32	(Sezione 2 – Risoluzioni) .....	47
(Sezione 6 – Risorse destinate alla realizzazione dell'autonomia scolastica) .....	33	<b>Disegno di legge (Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) n. 2923-B</b> .....	49
(Sezione 7 – Misure per fronteggiare i fenomeni alluvionali nel nord Italia) .....	34	(Sezione – Articolo 1 ed annesse tabelle nn. 1, 2 e 14) .....	49

## COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli  
nella seduta del 27 novembre 2002.**

Alemanno, Amoruso, Aprea, Armani, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Enzo Bianco, Bonaiuti, Bono, Brancher, Buttiglione, Castagnetti, Cicu, Colucci, Contento, de Ghislanzoni Cardoli, Delfino, Dell'Elce, Di Luca, Dozzo, Fini, Fiori, Franci, Frattini, Galati, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, La Malfa, Manzini, Marcora, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Mastella, Mattarella, Matteoli, Miccichè, Molgora, Oliverio, Patarino, Pecorella, Pescante, Pisanu, Piscitello, Possa, Prestigiacomo, Rava, Santelli, Scaltritti, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Stefani, Strano, Stucchi, Tassone, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Vascon, Viceconte, Viespoli, Vietti, Violante.

*(Alla ripresa pomeridiana della seduta)*

Alemanno, Aprea, Armani, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Enzo Bianco, Bonaiuti, Bono, Brancher, Buttiglione, Castagnetti, Cicu, Colucci, Contento, de Ghislanzoni Cardoli, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Fini, Fiori, Franci, Frattini, Galati, Gasparri, Giovanardi, La Malfa, Manzini, Marcora, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Mastella, Matteoli, Mazzocchi, Miccichè, Molgora, Oliverio, Patarino, Pecorella, Pescante, Pisanu, Piscitello, Possa, Prestigiacomo, Rava, Santelli, Scaltritti, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Stefani, Strano, Tassone, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Vascon, Viceconte, Viespoli, Vietti.

**Annunzio di proposte di legge.**

In data 26 novembre 2002 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

SCHMIDT: « Misure contro la sperimentazione su animali d'affezione » (3419);

TIDEI: « Soppressione dei Commissariati regionali agli usi civici » (3420);

MILIOTO: « Interpretazione autentica dell'articolo 1 della legge 29 gennaio 1994, n. 87, in materia di computo dell'indennità integrativa speciale nella determinazione della buonuscita per i dipendenti pubblici » (3421);

MILIOTO e CRAXI: « Istituzione di una zona franca in parte del territorio della piana di Aragona » (3422);

MINOLI ROTA: « Disposizioni per la registrazione di nomi a dominio nella rete INTERNET » (3423);

VIANELLO: « Delega al Governo per la disciplina dell'assicurazione contro i rischi derivanti da eventi eccezionali di marea nei comuni di Venezia, di Chioggia e di Cavallino » (3424).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di progetti di legge  
a Commissioni in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

*II Commissione (Giustizia):*

SCALTRITTI: « Modifiche alla tabella A allegata al decreto legislativo 19 febbraio

1998, n. 51, con riferimento ai tribunali di Ascoli Piceno e di Fermo» (3091) *Parere delle Commissioni I e V*;

CENTO: «Abrogazione degli articoli 270, 272, 304 e 305 del codice penale recanti delitti contro la personalità dello Stato» (3402) *Parere della I Commissione*.

#### *VI Commissione (Finanze):*

LEO ed altri: «Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, in materia di semplificazione e razionalizzazione della disciplina dell'imposta sul valore aggiunto» (2958) *Parere delle Commissioni I, V, VII, VIII, IX, X e XIV*.

#### *VII Commissione (Cultura):*

ALFREDO VITO ed altri: «Estinzione dell'istituto "SS. Trinità e Paradiso" di Vico Equense e trasferimento del relativo patrimonio al comune di Vico Equense» (3217) *Parere delle Commissioni I, V e VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria)*.

#### **Trasmissione dal Presidente del Consiglio dei ministri.**

Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 21 novembre 2002, ha dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 1 della legge 8 agosto 1985, n. 440, della

concessione di un assegno straordinario vitalizio a favore del signor Luigi Malè.

Questa comunicazione è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

#### **Trasmissione dal ministro dell'economia e delle finanze.**

Il ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 25 novembre 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 26 marzo 1990, n. 62, la relazione sullo svolgimento delle lotterie nazionali per l'anno 2001 (doc. LXVI, n. 2).

Questo documento sarà stampato, distribuito e trasmesso alla VI Commissione (Finanze).

#### **Atti di controllo e di indirizzo.**

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

#### *ERRATA CORRIGE*

Nell'*Allegato A* al resoconto della seduta del 25 settembre 2002, a pagina 3, seconda colonna, quinta e sesta riga, deve leggersi: «cessione gratuita» e non «concessione gratuita» come stampato.

**DISEGNO DI LEGGE: MISURE PER FAVORIRE L'INIZIATIVA PRIVATA E LO SVILUPPO DELLA CONCORRENZA (APPROVATO DALLA CAMERA E MODIFICATO DAL SENATO) (2031-bis-B)**

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 1)**

ARTICOLO 16 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO

ART. 16.

*(Delega al Governo per l'istituzione di sezioni dei tribunali specializzate in materia di proprietà industriale e intellettuale).*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le competenti Commissioni parlamentari, uno o più decreti legislativi diretti ad assicurare una più rapida ed efficace definizione dei procedimenti giudiziari in materia di marchi nazionali e comunitari, brevetti d'invenzione e per nuove varietà vegetali, modelli di utilità, disegni e modelli e diritto d'autore nonché di fattispecie di concorrenza sleale interferenti con la tutela della proprietà industriale e intellettuale, secondo i seguenti principi e criteri direttivi:

*a)* istituire presso i tribunali e le corti d'appello di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste e Venezia sezioni specializzate a composizione collegiale per la trattazione delle controversie riguar-

danti le materie indicate, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato né incrementi di dotazioni organiche;

*b)* prevedere altresì che nelle materie indicate le competenze riservate dalle leggi vigenti al presidente del tribunale e al presidente della corte d'appello spettino al presidente delle rispettive sezioni specializzate, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato né incrementi di dotazioni organiche;

*c)* attribuire alle sezioni specializzate di cui alla lettera *a)* la pertinente competenza territoriale.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati dal Governo su proposta del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri delle attività produttive e dell'economia e delle finanze.

3. Nell'emanare le necessarie disposizioni transitorie, il Governo avrà cura di evitare che le sezioni specializzate di cui al comma 1, lettera *a)*, siano gravate da un carico iniziale di procedimenti che ne impedisca l'efficiente avvio.

4. Entro due anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare un decreto legislativo volto a rivedere la dislocazione delle sezioni specializzate di cui alla lettera *a)* del comma 1 in conseguenza della rideterminazione delle circoscrizioni territoriali degli uffici giudiziari con l'osservanza delle modalità e dei principi e criteri direttivi indicati nei commi 1 e 2.

## EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 16 DEL DISEGNO DI LEGGE

## ART. 16.

*(Delega al Governo per l'istituzione di sezioni dei tribunali specializzate in materia di proprietà industriale e intellettuale).*

*Al comma 1, alinea, sostituire le parole da: e comunitari, fino alla fine dell'alinea, con le seguenti: ed internazionali, brevetti per invenzione e per nuove varietà vegetali, modelli di utilità, disegni e modelli, diritto d'autore e diritti connessi nonché di fattispecie di concorrenza sleale o comunque attinenti a diritti di proprietà industriale od intellettuale, nonché in relazione alle violazioni degli articoli 81 e 82 del Trattato che istituisce la Comunità europea e dei relativi regolamenti di attuazione ed alle azioni di nullità e di risarcimento dei danni ed ai ricorsi intesi ad ottenere provvedimenti di urgenza in relazione alla violazione delle disposizioni di cui ai titoli dal I al IV della legge n. 287 del 1990, recante norme in materia di concorrenza e di mercato, secondo i seguenti principi e criteri direttivi:*

**16. 8.** (ex 16. 16.) Cialente, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, alinea, sopprimere le parole: nonché di fattispecie di concorrenza sleale interferenti con la tutela della proprietà industriale e intellettuale.*

**16. 1.** (ex 16. 3.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole da: i tribunali fino a: Venezia con le seguenti: un numero ristretto, comunque non superiore a tre, di tribunali e di altrettante corti d'appello.*

**16. 2.** (ex 16. 6.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole da: i tribunali fino a: Venezia con le seguenti: un numero ristretto, comunque non superiore a quattro, di tribunali e di altrettante corti d'appello.*

**16. 3.** (ex 16. 7.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole da: i tribunali fino a: Venezia con le seguenti: un numero ristretto, comunque non superiore a cinque, di tribunali e di altrettante corti d'appello.*

**16. 4.** (ex 16. 8.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole da: i tribunali fino a: Venezia con le seguenti: un numero ristretto, comunque non superiore a sei, di tribunali e di altrettante corti d'appello.*

**16. 5.** (ex 16. 9.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole da: i tribunali fino a: Venezia con le seguenti: un numero ristretto, comunque non superiore a sette, di tribunali e di altrettante corti d'appello.*

**16. 6.** (ex 16. 10.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole da: i tribunali fino a: Venezia con le seguenti: un numero ristretto, comunque non superiore a otto, di tribunali e di altrettante corti d'appello.*

**16. 7.** (ex 16. 11.) Benedetti Valentini, Vitali, Messa, Brusco, Carrara, Costa, Marinello, Misuraca, Aracu.

*Al comma 1, lettera a) sostituire le parole: e Venezia con le seguenti: Venezia e Cagliari.*

**16. 9.** (ex 16. 12). Gambini, Verneti, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, alla lettera a) dopo le parole: Trieste e Venezia aggiungere le seguenti: Tribunali dei marchi comunitari di cui all'articolo 91 del Regolamento n. 40 del 1994 della Comunità europea e.*

**16. 10.** (ex 16. 13). Cialente, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 4 dopo le parole: nei commi 1 e 2 aggiungere le seguenti: , dopo aver acquisito i pareri delle competenti commissioni parlamentari.*

**16. 11.** (ex 16. 15). Cazzaro, Verneti, Gambini, Buglio, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

**(A.C. 2031-bis-B - Sezione 2)**

ARTICOLO 27 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO

CAPO IV

DISPOSIZIONI IN MATERIA  
DI POLITICA ENERGETICA

ART. 27.

*(Potenziamento delle infrastrutture internazionali di approvvigionamento di gas naturale).*

1. Per garantire a mezzo del potenziamento delle infrastrutture internazionali

lo sviluppo del sistema del gas naturale, la sicurezza degli approvvigionamenti e la crescita del mercato energetico, sono concessi contributi per il potenziamento e la realizzazione di infrastrutture di approvvigionamento, trasporto e stoccaggio di gas naturale da Paesi esteri, in particolare per la costruzione del metanodotto dall'Algeria in Italia attraverso la Sardegna, per la realizzazione di terminali di rigassificazione e per l'avvio degli studi per la realizzazione di un elettrodotto dal Nord Africa all'Italia.

2. I soggetti che investono nella realizzazione di nuovi gasdotti di importazione di gas naturale, di nuovi terminali di rigassificazione e di nuovi stoccaggi in sotterraneo di gas naturale hanno diritto di allocare, in regime di accesso di cui alla direttiva 98/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, una quota pari all'80 per cento delle nuove capacità realizzate, per un periodo pari a venti anni.

3. Il finanziamento degli interventi è approvato con delibera del CIPE, su proposta del Ministro delle attività produttive.

4. Per gli interventi di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 18.000.000 di euro per l'anno 2002, di 79.519.000 euro per l'anno 2003 e di 136.051.000 euro per l'anno 2004. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando gli accantonamenti relativi al Ministero delle attività produttive, quanto a 9.000.000 di euro per l'anno 2002, a 34.519.000 euro per l'anno 2003 e a 59.051.000 euro per l'anno 2004, ed al Ministero dell'economia e delle finanze, quanto a 9.000.000 di euro per l'anno 2002, a 45.000.000 di euro per l'anno 2003 e a 77.000.000 di euro per l'anno 2004.

## EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 27 DEL DISEGNO DI LEGGE

## CAPO IV

## DISPOSIZIONI IN MATERIA DI POLITICA ENERGETICA

## ART. 27.

*(Potenziamento delle infrastrutture internazionali di approvvigionamento di gas naturale).*

*Al comma 1, sopprimere le parole: trasporto e stoccaggio.*

**\*27. 1.** (ex 27. 5.) Alfonso Gianni.

*Al comma 1, sopprimere le parole: trasporto e stoccaggio*

**\*27. 3.** (ex 27. 1). Quartiani.

*Sopprimere il comma 2.*

**\*\*27. 2.** (ex 27. 6.) Alfonso Gianni.

*Sopprimere il comma 2.*

**\*\*27. 4.** (ex 27. 2) Quartiani, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia.

*Al comma 4, primo periodo, sostituire le parole: la spesa di 18.000.000 di euro per l'anno 2002, di 79.519.000 euro per l'anno 2003 e di 136.051.000 euro per l'anno 2004, con le seguenti: la spesa di 36.000.000 di euro per l'anno 2002, di 159.038.000 euro per l'anno 2003 e di 272.102.000 euro per l'anno 2004.*

*Conseguentemente, al medesimo comma, secondo periodo, sostituire le parole: quanto a 9.000.000 di euro per l'anno 2002, a 34.519.000 euro per l'anno 2003 fino alla fine del comma, con le seguenti:*

quanto a 18.000.000 di euro per l'anno 2002, a 69.038.000 euro per l'anno 2003 e a 118.102.000 euro per l'anno 2004, ed al Ministero dell'economia e delle finanze, quanto a 18.000.000 di euro per l'anno 2002, a 90.000.000 di euro per l'anno 2003 e a 154.000.000 di euro per l'anno 2004.

**27. 5.** (ex 27. 4). Quartiani, Vernetti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 3)**

## ARTICOLO 28 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

## ART. 28.

*(Misure per incrementare l'utilizzo del metano e del GPL in autotrazione).*

1. Per le finalità previste dall'articolo 1 del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, concernente la concessione di contributi per la rottamazione degli autoveicoli, è autorizzata la spesa, in aggiunta a quella prevista dall'articolo 145, comma 6, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, da destinare alla concessione di contributi per l'acquisto di autoveicoli alimentati a metano o a GPL, di motocicli e ciclomotori elettrici, di biciclette a pedalata assistita, nonché per l'installazione, sui veicoli a benzina esistenti, di un impianto di alimentazione a metano o a GPL, in conformità delle definizioni adottate con decreto del Ministro dell'ambiente 5 aprile 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 22 maggio 2001.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente ridu-

zione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

#### EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 28 DEL DISEGNO DI LEGGE

##### ART. 28.

*(Misure per incrementare l'utilizzo del metano e del GPL in autotrazione).*

*Al comma 1, sostituire le parole da: 5 milioni fino alla fine dell'articolo con le seguenti: 11 milioni di euro per l'anno 2002, e 32,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003 e 2004, da destinare alla concessione di un contributo statale di 2.500 euro alle persone fisiche che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica alimentato a metano, a GPL, a trazione elettrica, ovvero a doppia alimentazione. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante uno sconto pari a 2.500 euro sul prezzo di acquisto. Il contributo spetta per gli acquisti effettuati tra il 10 settembre 2002 e il 31 dicembre 2004 relativi a contratti di locazione finanziaria o di compravendita stipulati dal venditore e dall'acquirente nello stesso periodo a condizione che:*

*a) il veicolo acquistato sia un'auto-vettura o un autoveicolo per trasporto promiscuo, di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non immatricolato in precedenza;*

*b) al momento dell'acquisto sia consegnato al venditore un autoveicolo per trasporto promiscuo, di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a) e c), del decreto*

*legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non conforme alla direttiva CE n. 91/441, e successive, sull'inquinamento, intestato allo stesso soggetto intestatario dell'auto-veicolo oggetto di acquisto o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, intestato al soggetto utilizzatore del veicolo nuovo o ad uno dei familiari conviventi;*

*c) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e sia indicata la misura dello sconto pari al contributo statale di 2.500 euro.*

2. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il veicolo usato ad un demolitore e di provvedere direttamente o tramite delega alla richiesta di cancellazione per demolizione al Pubblico registro automobilistico.

3. I veicoli usati, di cui al comma 2, non possono essere rimessi in circolazione e sono avviati o alle case costruttrici o ai centri autorizzati alla demolizione, anche convenzionati con le case costruttrici, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

4. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta in compensazione delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui viene richiesto al Pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

5. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente docu-

mentazione, che deve essere ad essi trasmessa dal venditore:

a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato ovvero copia dell'estratto cronologico in caso di mancanza del libretto, della carta di circolazione e del foglio complementare;

c) copia della domanda di cancellazione per demolizione del veicolo usato e originale del certificato di proprietà rilasciato dal pubblico registro automobilistico;

d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 1, lettera b).

6. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato in 11 milioni di euro per l'anno 2002, e 32,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale », iscritta, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente:* Incentivi all'acquisto di veicoli alimentati a metano, a GPL e a trazione elettrica.

**28. 2.** (ex 28. 1.) Gambini, Verneti, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Rughia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, sostituire le parole da: 5 milioni fino alla fine dell'articolo con le seguenti:* 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, da destinare

alla concessione di contributi per l'acquisto di autoveicoli alimentati a metano, di motocicli e ciclomotori elettrici, di biciclette a pedalata assistita, nonché per l'installazione, sui veicoli a benzina esistenti, di un impianto di alimentazione a metano, in conformità delle definizioni adottate con decreto del Ministro dell'ambiente 5 aprile 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 22 maggio 2001.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

3. Per le finalità previste dall'articolo 1 del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, concernente la concessione di contributi per la rottamazione degli autoveicoli, è autorizzata la spesa, in aggiunta a quella prevista dall'articolo 145, comma 6, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, da destinare alla concessione di contributi per l'installazione, sui veicoli a benzina esistenti, di un impianto di alimentazione a GPL, in conformità delle definizioni adottate con decreto del Ministro dell'ambiente 5 aprile 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 22 maggio 2001.

4. All'onere derivante dall'attuazione del comma 3, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo

parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

5. Per la diffusione sulla rete stradale ed autostradale di un numero di impianti di metano adeguato alle finalità previste dal comma 1, il Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, istituito dall'articolo 6 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, è incrementato di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

6. All'onere derivante dall'attuazione del comma 5, pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

**28. 3.** (ex 28. 2) Quartiani, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, dopo le parole: alimentati a metano o a GPL, aggiungere le seguenti: effettuata entro tre anni successivi alla data di immatricolazione dell'autoveicolo.*

**28. 1.** (ex 28. 4.) Alfonso Gianni.

*Dopo il comma 2 aggiungere i seguenti:*

3. Per la diffusione sulla rete stradale ed autostradale di un numero di impianti di metano adeguato alle finalità previste dal comma 1, il Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, istituito dall'articolo 6 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, è incrementato di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

4. All'onere derivante dall'attuazione del comma 3, pari a 25 milioni di euro per

ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

**28. 4.** (ex 28. 3) Quartiani, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

#### **(A.C. 2031-bis-B – Sezione 4)**

#### ARTICOLO 29 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

#### ART. 29.

*(Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti).*

1. Il fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, istituito dall'articolo 6 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, è integrato, per l'anno 2002, fermo restando quanto previsto all'articolo 2 del decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 24 febbraio 1999, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 7 aprile 1999, attraverso un contributo calcolato su ogni litro di carburante per autotrazione venduto negli impianti di distribuzione a carico dei titolari di autorizzazione e dei gestori dei medesimi impianti nella misura e secondo le condizioni, modalità e termini stabiliti con provvedimento del Ministro delle attività produttive, da emanare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 29 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 29.

*(Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti).*

*Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* Le disponibilità del fondo di cui al presente comma, sono altresì utilizzate per incrementare la rete di impianti di distribuzione di gas metano per autotrazione.

**29. 1.** (ex 29. 2.) Lion, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima, Pecoraro Scanio, Zanella.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 5)**

ARTICOLO 31 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 31.

*(Contributo straordinario all'ENEA).*

1. Il primo periodo del comma 2 dell'articolo 111 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, è sostituito dal seguente: « Per le finalità di cui al comma 1, è assegnato all'ENEA un contributo straordinario nella misura di 25.822.844 euro per l'anno 2002 e di 20.658.275 euro per l'anno 2003 da impiegare, in misura pari almeno ad un terzo, per la realizzazione degli interventi nel settore dell'uso efficiente dell'energia, definiti da un apposito accordo di programma tra il Ministro delle attività produttive e l'ENEA ».

2. L'erogazione della quota prevista per l'anno 2002 avviene su presentazione della relazione di cui al comma 3 del citato articolo 111 della legge n. 388 del 2000, nella quale sono indicati lo sviluppo della ricerca e lo stato di avanzamento della

realizzazione del progetto dimostrativo di potenza nel campo del solare termico e delle celle combustibili rispetto al semestre precedente.

3. Il Ministro delle attività produttive valuta, sentiti i Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'ambiente e della tutela del territorio, la relazione e le successive fasi di realizzazione del programma e dispone la liquidazione del contributo per l'intero o per la quota riferita allo stato di avanzamento.

4. Nella fase di realizzazione del progetto dimostrativo di potenza devono essere previamente indicati i soggetti con i quali è realizzato l'impianto e il relativo impegno finanziario.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 6)**

ARTICOLO 33 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 33.

*(Disposizioni per lo sviluppo delle tecnologie di utilizzo pulito del carbone).*

1. Al fine di garantire le disponibilità finanziarie necessarie all'attuazione da parte della Sotacarbo spa del piano di attività di cui all'articolo 7, comma 5, della legge 11 maggio 1999, n. 140, i soci della medesima società sono tenuti al versamento delle quote di capitale non ancora conferite entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e hanno facoltà di recesso previa rinuncia ad ogni diritto sul patrimonio della società e previo conferimento delle quote ancora dovute. Le dichiarazioni di recesso già comunicate alla Sotacarbo spa ai sensi dell'articolo 7, comma 4, della citata legge n. 140 del 1999, possono essere revocate entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Decorso tale termine, il recesso si intende perfezionato

con piena accettazione da parte del socio recedente delle condizioni sopra precisate.

#### EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 33 DEL DISEGNO DI LEGGE

##### ART. 33.

*(Disposizioni per lo sviluppo delle tecnologie di utilizzo pulito del carbone).*

*Sopprimerlo.*

**33. 1.** (ex 33. 1.) Quartiani, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia.

*Sostituire la rubrica con la seguente:* Disposizioni a favore delle attività minerarie, per lo sviluppo di tecnologie innovative sull'utilizzazione del carbone estratto dal bacino carbonifero del Sulcis.

**33. 2.** (ex 33. 2.) Quartiani, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

#### **(A.C. 2031-bis-B – Sezione 7)**

#### ARTICOLO 34 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

##### ART. 34.

*(Semplificazione di oneri burocratici in materia di fonti rinnovabili).*

1. Al comma 2 dell'articolo 15 del decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, le parole da: « entro un anno dalla data » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « per gli impianti non ancora entrati in esercizio entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le autorizzazioni necessarie alla

costruzione degli impianti medesimi, rilasciate entro la data suddetta. Fermo restando il termine ultimo di cui al primo periodo per l'ottenimento delle autorizzazioni, il mancato adempimento a tale obbligo entro il 31 dicembre 2002 comporta la decadenza da ogni diritto alle incentivazioni medesime ».

#### EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 34 DEL DISEGNO DI LEGGE

##### ART. 34.

*(Semplificazione di oneri burocratici in materia di fonti rinnovabili).*

*Sopprimerlo.*

**34. 1.** (ex 34. 1.) Quartiani, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da:* rilasciate entro fino alla fine del comma con le seguenti: entro il 30 giugno 2003, a condizione che i medesimi soggetti abbiano fornito idonea prova di avere concretamente avviato, alla data del 30 giugno 2002, la realizzazione dell'iniziativa mediante l'acquisizione della disponibilità delle aree destinate ad ospitare l'impianto, nonché lo svolgimento di una delle seguenti attività:

a) l'accettazione del preventivo di allacciamento alla rete elettrica formulato dal Gestore della rete di trasmissione nazionale S.p.A.;

b) l'indizione di gare d'appalto o la stipulazione di contratti per l'acquisizione dei macchinari o per la costruzione di opere relative all'impianto;

c) la stipulazione di contratti di finanziamento dell'iniziativa. Il mancato adempimento del predetto obbligo comporta la decadenza da ogni diritto alle incentivazioni.

2. I soggetti beneficiari che abbiano fornito la prova, secondo le modalità suindicate, dell'avviamento dell'iniziativa non sono considerati rinunciatari ai sensi del comma 1 e perdono il diritto alle previste incentivazioni nei limiti corrispondenti al ritardo accumulato.

**34. 2.** (ex 34. 2.) Gambini.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 8)**

ARTICOLO 35 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO

ART. 35.

*(Disposizioni in materia di importazione e fornitura di energia elettrica).*

1. Fatta salva la capacità impegnata per i contratti esistenti nonché per l'importazione dell'energia elettrica destinata al mercato vincolato, al fine di garantire la sicurezza del sistema elettrico nazionale, in presenza di capacità di trasporto disponibile insufficiente rispetto alla domanda, hanno diritto ad un'assegnazione prioritaria della medesima capacità, sulla base di bande di capacità di dimensione non inferiore a 10 MW, i clienti idonei direttamente connessi alla rete di trasmissione nazionale nonché i clienti idonei dotati, in ogni singolo sito, di apparecchiature di distacco del carico conformi alle specifiche tecniche definite dal gestore della rete di trasmissione nazionale, che siano in grado di assicurare il servizio di interrompibilità istantanea del carico per la potenza richiesta, ovvero i clienti idonei o finali ed i consorzi di clienti finali in grado di assicurare il completo utilizzo della capacità assegnata, sulla base anche di contratti pluriennali di fornitura, per almeno l'80 per cento delle ore annue. Il Ministro delle attività produttive definisce con propri provvedimenti le quote di capacità riservate per le assegnazioni prioritarie di cui al presente comma.

2. I contratti di fornitura stipulati dai clienti idonei aventi i requisiti indicati al comma 1 non sono soggetti all'autorizzazione prevista dall'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, e ad essi non si applica quanto previsto all'articolo 6, comma 3, del medesimo decreto.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 35 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 35.

*(Disposizioni in materia di importazione e fornitura di energia elettrica).*

*Sopprimerlo.*

**35. 1.** (ex 35. 3.) Quartiani, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia.

*Sopprimere il comma 2.*

**35. 2.** (ex 35. 4.) Quartiani, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Ruggia.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 9)**

ARTICOLO 37 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO

ART. 37.

*(Modifica alla legge  
28 dicembre 2001, n. 448).*

1. All'articolo 49, comma 1, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, la lettera *d*) è sostituita dalla seguente:

«*d*) attribuire all'autorità amministrativa il potere di disporre, anche d'uf-

ficio, la distruzione della merce contraffatta sequestrata nelle vendite abusive su aree pubbliche, decorso il termine di tre mesi dalla data di effettuazione del sequestro, salva la conservazione di campioni da utilizzarsi a fini giudiziari e ferma restando la possibilità degli interessati di proporre opposizione avverso tale provvedimento, nelle forme di cui agli articoli 22 e 23 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni, e prevedendo che il termine per ricorrere decorra dalla data di notificazione del provvedimento che dispone la distruzione della merce sequestrata o, comunque, da quella della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* ».

**EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 37 DEL DISEGNO DI LEGGE**

**CAPO V**

**MISURE ORGANIZZATIVE**

**ART. 37.**

*(Modifica alla legge 28 dicembre 2001, n. 448).*

*Sopprimerlo.*

**37. 1.** (ex 37. 1.) Alfonso Gianni.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 10)**

**ARTICOLO 38 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO**

**ART. 38.**

*(Misure concernenti le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura).*

1. In caso di ritardo nell'insediamento dei nuovi consigli delle camere di com-

mercio, industria, artigianato e agricoltura, al fine di dare continuità alla attività degli organi, la cui composizione assicura la tutela degli interessi economici rappresentati dalle imprese, i consigli continuano ad esercitare le loro funzioni fino ad un massimo di sei mesi a decorrere dalla loro scadenza.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2003, il trattamento economico del personale già appartenente ai ruoli di cui alla tabella C allegata alla legge 23 febbraio 1968, n. 125, e a quello di cui al regio decreto 25 gennaio 1937, n. 1203, in servizio presso il Ministero delle attività produttive, pari a 2.580.000 euro annui, attualmente sostenuto dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, è posto a carico del bilancio di detto Ministero e il relativo trattamento previdenziale e assistenziale resta disciplinato dagli articoli 2, primo comma, e 3 della legge 25 luglio 1971, n. 557.

3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 2, pari a 2.580.000 euro a decorrere dall'anno 2003, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni 2003 e 2004 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

4. A decorrere dal 1° gennaio 2003, il trattamento economico del personale di cui al comma 2, in posizione di comando presso altre amministrazioni, è posto a carico di queste ultime e il relativo trattamento previdenziale e assistenziale resta disciplinato dagli articoli 2, primo comma, e 3 della legge 25 luglio 1971, n. 557.

5. Con decorrenza 1° gennaio 2003, il personale di cui al comma 2 è disciplinato dal contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti del comparto Ministeri, fatto salvo, sotto forma di assegno personale non riassorbibile, il maggiore trattamento economico in godimento alla stessa data. All'onere derivante dall'attuazione del presente comma, determinato in

44.415 euro a decorrere dall'anno 2003, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni 2003 e 2004 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando, per l'anno 2003, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze e, per l'anno 2004, l'accantonamento relativo al Ministero delle attività produttive.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 11)**

ARTICOLO 41 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO

ART. 41.

*(Modifica all'articolo 4 della legge  
28 ottobre 1999, n. 410).*

1. All'articolo 4 della legge 28 ottobre 1999, n. 410, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. I provvedimenti di cui agli articoli 2540, 2543, 2544 e 2545 del codice civile sono assunti dal Ministero delle attività produttive ».

2. I commissari liquidatori dei consorzi agrari in liquidazione coatta amministrativa nominati ai sensi del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, ratificato dalla legge 17 aprile 1956, n. 561, cessano dall'incarico il sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Entro i dieci giorni successivi il Ministro delle attività produttive provvede alla ricostituzione degli organi tenendo conto delle opportune professionalità tecniche ed amministrative.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 12)**

ARTICOLO 43 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO

ART. 43.

*(Modifiche all'articolo 3 della legge  
11 gennaio 2001, n. 7).*

1. All'articolo 3, comma 2, della legge 11 gennaio 2001, n. 7, dopo la lettera *b*), sono inserite le seguenti:

« *b-bis*) le esposizioni, a scopo dimostrativo o promozionale, realizzate nell'ambito di congressi o convegni scientifici, a condizione che non superino i duemilacinquecento metri quadrati di superficie netta e che il momento congressuale sia nettamente prevalente;

*b-ter*) le esposizioni, a scopo dimostrativo, promozionale o di vendita, realizzate nell'ambito di convegni o manifestazioni culturali di carattere politico, sociale, sindacale, di rappresentanza di categorie imprenditoriali o associativo, a condizione che non superino i mille metri quadrati di superficie netta e che il momento politico, sociale, sindacale o associativo sia nettamente prevalente ».

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 43 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 43.

*(Modifiche all'articolo 3 della legge 11 gennaio 2001, n. 7).*

*Al comma 1, capoverso b-bis, sostituire la parola: duemilacinquecento con la seguente: millecinquecento.*

**43. 1.** (ex 43. 1.) Gambini, Vernetti, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

**(A.C. 2031-bis-B — Sezione 13)****ARTICOLO 44 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO****ART. 44.**

*(Modifica all'articolo 18 della legge  
29 dicembre 1993, n. 580).*

1. Al terzo periodo del comma 3 dell'articolo 18 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, come sostituito dall'articolo 17 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, le parole: « nel rispetto dei principi e del procedimento di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 » sono sostituite dalle seguenti: « secondo le disposizioni in materia di sanzioni amministrative di cui al decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 472 ».

2. Le disposizioni di cui alla lettera *d*) del comma 4 dell'articolo 18 della citata legge n. 580 del 1993, e successive modificazioni, si applicano per gli anni 2003, 2004 e 2005.

**(A.C. 2031-bis-B — Sezione 14)****ARTICOLO 45 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO****ART. 45.**

*(Modifiche alle norme sulla cambiale, sul vaglia cambiario e sui protesti cambiari).*

1. Alle norme sulla cambiale e sul vaglia cambiario, di cui al regio decreto 14 dicembre 1933, n. 1669, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* all'articolo 1, il numero 3) è sostituito dal seguente:

« 3) il nome, il luogo e la data di nascita ovvero il codice fiscale di chi è designato a pagare (trattario) »;

*b)* all'articolo 30, primo comma, dopo le parole: « è sottoscritta dal trattario » sono inserite le seguenti: « ; il trattario indica il luogo e la data di nascita ovvero il codice fiscale »;

*c)* all'articolo 100, primo comma, è aggiunto il seguente numero:

« 7-bis) l'indicazione del luogo e della data di nascita ovvero del codice fiscale dell'emittente ».

2. All'articolo 4 della legge 12 febbraio 1955, n. 77, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 3, nel primo periodo, le parole: « Il presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura » sono sostituite dalle seguenti: « Il responsabile dirigente dell'ufficio protesti »; nel secondo periodo, le parole: « il presidente » sono sostituite dalle seguenti: « il responsabile dirigente dell'ufficio protesti »;

*b)* al comma 4, le parole: « del presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura » sono sostituite dalle seguenti: « del responsabile dirigente dell'ufficio protesti ».

3. All'articolo 17, comma 6-bis, secondo periodo, della legge 7 marzo 1996, n. 108, le parole: « dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura » sono sostituite dalle seguenti: « dal responsabile dirigente dell'ufficio protesti ».

**(A.C. 2031-bis-B — Sezione 15)****ARTICOLO 46 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO****ART. 46.**

*(Fondi rotativi).*

1. Il Ministero delle attività produttive è autorizzato a costituire, ai sensi e per le

finalità di cui alla legge 24 aprile 1990, n. 100, e successive modificazioni, fondi rotativi per la gestione delle risorse deliberate dal CIPE per il sostegno degli investimenti delle piccole e medie imprese nella Repubblica Federale di Jugoslavia, per il finanziamento di operazioni di *venture capital* nei Paesi del Mediterraneo e per favorire il processo di internazionalizzazione delle imprese italiane.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 16)**

**ARTICOLO 22 DEL DISEGNO DI LEGGE  
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL  
SENATO**

**ART. 22.**

*(Disposizioni per la trasparenza dei servizi assicurativi per i veicoli a motore).*

1. L'articolo 12-*bis* della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« ART. 12-*bis*. – 1. Al fine di garantire la trasparenza e la concorrenzialità delle offerte dei servizi assicurativi, nonché un'adeguata informazione agli utenti, le imprese che esercitano il ramo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti rendono pubblici i premi e le condizioni generali e speciali di polizza praticati nel territorio della Repubblica.

2. I premi praticati su determinazione di ciascuna impresa di assicurazione agli assicurati inseriti nella classe di merito di massimo sconto nell'ultimo biennio sono uniformi sull'intero territorio nazionale.

3. La pubblicità dei premi e delle condizioni di polizza di cui al comma 1 è attuata presso ogni punto di vendita dell'impresa, nonché mediante siti INTERNET che permettono agli utenti di calcolare premi e prendere visione delle con-

dizioni di polizza per autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e natanti da assicurare.

4. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 2, comma 5, del decreto-legge 28 marzo 2000, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2000, n. 137, la disdetta dei contratti ai sensi della presente legge è inviata a mezzo *fax* o raccomandata almeno trenta giorni prima della data di scadenza indicata nella polizza.

5. L'erroneità o l'incompletezza nell'adempimento degli obblighi di cui ai commi 1 e 3 comportano l'irrogazione della sanzione amministrativa pecuniaria da 2.600 a 10.300 euro. In caso di omissione o ritardo superiore a trenta giorni la sanzione è raddoppiata ».

2. I primi due periodi dell'articolo 2, comma 2, della legge 5 marzo 2001, n. 57, sono soppressi.

3. All'adempimento degli obblighi di cui ai commi 1 e 3 dell'articolo 12-*bis* della citata legge n. 990 del 1969, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, si provvede entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

**EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 22 DEL DISEGNO DI LEGGE**

**ART. 22.**

*(Disposizioni per la trasparenza dei servizi assicurativi per i veicoli a motore).*

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, sopprimere il comma 2.*

**\*22. 5.** (ex 22. 1., 22. 3. e 22. 10.) Collè, Brugger, Zeller, Widmann, Detomas, Boato.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, sopprimere il comma 2.*

**\*22. 7.** (ex 22. 3). Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, sopprimere il comma 2.*

**\*22. 8.** (ex 22. 10). Fistarol, Lettieri, Verneti, Ruggeri, Ruta, Fioroni, Stradiotto, Potenza.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, sopprimere il comma 2.*

**\* 22. 20** (ex 22. 1) Polledri, Pagliarini, Martinelli.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, sostituire il comma 2 con i seguenti:*

2. Al fine di individuare i criteri per stabilire il premio da applicare agli assicurati inseriti nella classe di massimo sconto nell'ultimo biennio, si deve fare riferimento alla media dei premi e delle province con tariffa più bassa.

2-bis. L'ISVAP fissa ogni anno, sulla base del criterio di cui al comma 2, il premio per le tariffe degli assicurati che rientrano nella categoria più meritevole.

**22. 3.** (ex 22. 16) Alfonso Gianni.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 2, sostituire le parole: sono uniformi sull'intero territorio nazionale con le seguenti: sono uniformati sull'intero territorio nazionale al premio più basso.*

**22. 9.** (ex 22. 4.) Nieddu, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, sostituire il comma 3 con il seguente:*

3. La pubblicità dei premi e delle condizioni di polizza di cui al comma 1 è attuata dal Ministero delle Attività produttive che acquisisce mensilmente i prezzi delle tariffe dei premi assicurativi e delle condizioni di polizza al fine di creare

un'apposita sezione nel proprio sito Internet in cui risultino evidenziate le condizioni contrattuali offerte da ciascun soggetto in relazioni a polizze per autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e natanti da assicurare.

**22. 10** (ex 22. 11.) Boccia, Ruta.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 3, dopo le parole: La pubblicità aggiungere le seguenti delle tariffe,.*

**22. 11.** (ex 22. 5) Gambini, Verneti, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 3, dopo le parole: presso ogni punto di vendita dell'impresa, aggiungere le seguenti: attraverso opuscoli disponibili, consultabili, asportabili ed aggiornati,.*

**22. 12.** (ex 22. 6.) Nieddu, Verneti, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 3, aggiungere in fine le seguenti parole: secondo il proprio profilo personalizzato di assicurato.*

**\*22. 13** (ex 22. 7.) Nieddu, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Quartiani, Ruggia.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 3, aggiungere in fine le seguenti parole: secondo il proprio profilo personalizzato di assicurato.*

**\*22. 14.** (ex 22. 12). Verneti, Lettieri, Fistarol, Ruggeri, Ruta.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 4, sopprimere le parole: almeno trenta giorni prima della data di scadenza indicata in polizza.*

**22. 15.** (ex 22. 8). Grotto, Gambini, Buglio, Cazzaro, Cialente, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, comma 4, aggiungere in fine, il seguente periodo:* In mancanza di preventiva comunicazione all'assicurato di aumenti di tariffa, superiori al tetto di inflazione programmata, l'assicurato può recedere dal contratto senza ottemperare alle disposizioni di cui al precedente periodo.

**22. 4.** (ex 22. 17.) Alfonso Gianni.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:*

*5-bis.* Le imprese di assicurazione che gestiscono il ramo RCA hanno l'obbligo di tariffare esclusivamente rispetto ai territori in cui siano presenti sia con strutture di vendita che con strutture di interfaccia informativi e di liquidazione dei sinistri in gestione diretta. È fatto obbligo all'impresa di assicurazione che voglia gestire il ramo RCA di assicurare una copertura territoriale non inferiore ai due terzi della popolazione stabilmente residente nel paese. Le imprese di assicurazione che, sulla base di detta operatività, risultino presenti con strutture in gestione diretta sull'intero territorio nazionale potranno avvalersi, relativamente ad un terzo delle strutture gestite, di centri in cogestione con altre imprese appartenenti alla stessa fascia di diffusione sul territorio.

*5-ter.* Al fine di permettere alla più vasta platea di utenti di usufruire delle differenze tariffarie e di garanzia offerte dalle imprese di assicurazione ed in previsione del recepimento della normativa europea sulla commercializzazione dei servizi e dei prodotti, deve essere fatto ricorso alla pluralità di mandato per gli agenti di assicurazione.

*5-quater.* Al fine di permettere una rapida e chiara visione del prodotto che si sottoscrive si fa obbligo alle imprese di assicurazione di consegnare, prima della stipula di un contratto RCA, all'utente una nota sintetica e chiara sul contenuto. Tale nota non sostituisce il libretto esplicativo delle garanzie da consegnarsi all'atto del perfezionamento del contratto ma lo integra ed accompagna.

*5-quinquies.* L'ISVAP rende noti annualmente i dati relativi ai risultati tecnici e di portafoglio delle singole imprese suddivisi per categoria di rischio e con particolare riferimento ai premi netti incassati, ai caricamenti, al numero delle polizze emesse, ai sinistri di generazione ed alle riserve accantonate rispetto a questi, al numero di sinistri complessivo ed alle relative riserve, al numero di sinistri liquidati.

**22. 16.** (ex 22. 13). Verneti, Lettieri, Fistarol, Ruggeri, Ruta.

*Al comma 1, capoverso ART. 12-bis, dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:*

*5-bis.* Le imprese di assicurazione che gestiscono il ramo RCA, hanno l'obbligo di effettuare la tariffazione esclusivamente rispetto ai territori in cui siano presenti sia con strutture di vendita che con strutture di interfaccia informativi e di liquidazione dei sinistri in gestione diretta. È fatto obbligo all'impresa di assicurazione che intenda gestire il ramo RCA di assicurare una copertura territoriale non inferiore ai due terzi della popolazione stabilmente residente nel paese. Le imprese di assicurazione che, sulla base di detta operatività risultino presenti con strutture in gestione diretta sull'intero territorio nazionale possono avvalersi, relativamente ad un terzo delle strutture gestite, di centri di cogestione con altre imprese appartenenti alla stessa fascia di diffusione sul territorio.

*5-ter.* Al fine di permettere alla più vasta platea di utenti di usufruire delle differenze tariffarie e di garanzia offerte dalle imprese di assicurazione ed in previsione del recepimento della normativa europea sulla commercializzazione dei servizi e dei prodotti, è consentito il ricorso alla pluralità di mandato per gli agenti di assicurazione.

*5-quater.* Al fine di permettere una rapida e chiara visione del prodotto da sottoscrivere, si fa obbligo alle imprese di assicurazione di consegnare all'utente, prima della stipula di un contratto RCA, una nota sintetica e chiara sul contenuto

del prodotto medesimo. Tale nota non sostituisce il libretto esplicativo delle garanzie da consegnarsi all'atto del perfezionamento del contratto ma lo integra ed accompagna.

5-*quinquies*. L'ISVAP rende noti annualmente i dati relativi ai risultati tecnici e di portafoglio delle singole imprese suddivisi per categoria di rischio e con particolare riferimento:

a) ai premi netti incassati, ai carichi, al numero delle polizze emesse;

b) ai sinistri di generazione ed alle relative riserve accantonate;

c) al numero di sinistri complessivo ed alle relative riserve;

d) al numero di sinistri liquidati.

**22. 17.** (ex 22. 9). Gambini, Verneti, Buglio, Cazzaro, Cialente, Grotto, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Fistarol, Ruggeri.

**(A.C. 2031-bis-B – Sezione 17)**

**ORDINI DEL GIORNO**

La Camera,

vista l'importante rilevanza della valenza delle attività lavorative dei detenuti e degli ex detenuti del nostro sistema carcerario, nel loro processo di recupero e reinserimento;

vista la fabbricazione di prodotti della ceramica spesso di altissimo livello artistico e qualitativo, ad opera di detenuti ed ex detenuti;

nel rispetto delle procedure previste dalla legge 9 luglio 1990, n. 188, di attuazione della « tutela della ceramica artistica e tradizionale e della ceramica italiana di qualità » e del relativo ottenimento del diritto di apporre i marchi « ceramica artistica e tradizionale » e « ceramiche di qualità » sulle produzioni ceramiche,

impegna il Governo

ad operare per agevolare le imprese costituite in forma individuale o in forma societaria, con prevalenza di lavoratori creativi e manuali in veste di detenuti e/o ex detenuti, riservando ad esse una quota percentuale significativa dei finanziamenti in favore delle produzioni di ceramiche artistiche e di qualità, da quantificare in fase di determinazione dei criteri e delle modalità di utilizzo delle risorse, di cui alla presente legge, spettante al ministro delle attività produttive, sentito il consiglio nazionale ceramico.

9/2031-bis-B/1. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Ruggeri.

La Camera,

premesso che:

nell'A.C. 2031-bis-B, recante misure per favorire l'iniziativa privata e lo sviluppo della concorrenza, all'articolo 35 (*Disposizioni in materia di importazione e fornitura di energia elettrica*) si prevede tra l'altro che « hanno diritto ad un'assegnazione prioritaria (...) i clienti idonei o finali ed i consorzi di clienti finali in grado di assicurare il completo utilizzo della capacità assegnata, sulla base anche di contratti pluriennali di fornitura, per almeno l'80 per cento delle ore annue »;

il distacco dei carichi in tempo reale consente l'alleggerimento delle congestioni sulle linee elettriche (in specie di interconnessione con l'estero), e, quindi, un migliore utilizzo delle linee stesse con conseguenti economie nei costi complessivi dell'energia;

l'attuazione del distacco in media tensione, oltre che in alta tensione, incrementa le porzioni di rete interessate e, pertanto, sono maggiori le conseguenti riduzioni dei costi complessivi, oltre a consentire una migliore utilizzazione delle linee stesse,

impegna il Governo

ad operare affinché venga assegnata la capacità di trasporto di energia elettrica disponibile sulle linee elettriche di interconnessione con l'estero in via prioritaria ai clienti finali disponibili a distacchi di carico in tempo reale, ricomprendendo il distacco dei carichi alimentati in AT (alta tensione) ed in MT (media tensione) se dotati di sistemi di continuità.

9/2031-*bis*-B/2. Zanetta.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 8, comma 6, del disegno di legge in esame novella il comma 54 dell'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria 2002);

tale disposizione risponde alla finalità di favorire l'informatizzazione della rete distributiva delle piccole e medie imprese commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande;

a tal fine si prevede il versamento di 15 milioni di euro alla sezione del Fondo per l'innovazione tecnologica, di cui all'articolo 14 della legge n. 46 del 1982, istituita dall'articolo 11, comma 9, della legge n. 449 del 1997;

con decreto del Ministro delle attività produttive, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, saranno determinate le modalità e i criteri per l'accesso alla predetta sezione del Fondo,

impegna il Governo

a dare attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 8, comma 6, in modo tale da consentire alle piccole e medie imprese commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande di acquisire prodotti tecnologicamente avanzati anche attraverso la più ampia competizione possibile tra le aziende produttrici e distributrici nel settore dell'informatica e dell'elettronica di consumo, con particolare riferi-

mento alle aziende che producono e distribuiscono apparecchi misuratori fiscali.

9/2031-*bis*-B/3. D'Agrò, Gastaldi, Polledri.

La Camera,

premesso che:

il capo III del provvedimento reca norme volte a contrastare gli effetti inflattivi provocati dagli aumenti delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, verificatisi a seguito della liberalizzazione del mercato assicurativo;

attraverso tali disposizioni si intende avviare un processo volto ad incidere sui diversi fattori di costo che in questi ultimi anni hanno determinato i progressivi aumenti delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli;

in particolare il comma 2 del nuovo articolo 12-*bis* della legge 24 dicembre 1969, n. 990, come sostituito dall'articolo 22 del disegno di legge in esame, prevede l'uniformità sull'intero territorio nazionale dei premi praticati dalle imprese di assicurazione agli assicurati inseriti nella classe di merito di massimo sconto nell'ultimo biennio, al fine di evitare una penalizzazione per i cittadini residenti in zone ad elevata sinistrosità;

la disposizione richiamata, ispirata a finalità comprensibili e condivisibili, rischia peraltro di determinare, nella sua applicazione concreta, effetti potenzialmente iniqui sotto l'aspetto della distribuzione del fabbisogno tariffario tra le varie categorie di rischio, in quanto potrebbe determinare una sorta di mutualità trasversale, significativamente penalizzante per vaste categorie di assicurati in tutte le zone del Paese;

tale disposizione, inoltre, potrebbe comportare problemi di compatibilità comunitaria in relazione alla direttiva 92/49/CE, con particolare riferimento alla parte in cui tale direttiva prevede l'obbligo per gli Stati membri, nell'ambito delle

disposizioni in materia di accesso e di condizioni di esercizio dell'attività assicurativa, di non applicare disposizioni che prevedano la necessità di un'approvazione preliminare o di una comunicazione sistematica delle condizioni generali e speciali delle polizze e delle tariffe,

impegna il Governo

a valutare gli effetti derivanti dall'applicazione delle disposizioni del capo III del provvedimento in esame, ed in particolare dal comma 2 del nuovo articolo 12-*bis* della legge n. 990 del 1969, e ad adottare le opportune, conseguenti iniziative, al fine di evitare che possano determinarsi conseguenze sostanzialmente in contrasto con l'obiettivo di combattere i fenomeni inflattivi registrati nel settore delle tariffe RC auto.

9/2031-*bis*-B/4. Gastaldi, Cozzi.

La Camera,

premesso che:

nell'ambito del processo di liberalizzazione dei mercati, la destinazione efficiente della capacità di importazione di energia elettrica in Italia riveste un'importanza strategica, sia per ottenere un adeguato grado di sicurezza degli approvvigionamenti di un quadro di consumi in aumento, sia per poter soddisfare le esigenze di difesa della competitività delle imprese italiane, penalizzate da prezzi nazionali dell'energia molti superiori a quelli praticati negli altri Paesi europei;

con la disposizione approvata dal Parlamento all'articolo 35 del presente disegno di legge, si dispone che, ferme restando le assegnazioni già effettuate per contratti esistenti o per le forniture al mercato vincolato, abbiano diritto ad un'assegnazione prioritaria, nell'assegnazione annuale delle capacità di *import*, alcune tipologie di clienti idonei, sulla base delle caratteristiche di utilizzazione della capacità di trasporto attribuita;

il Parlamento ha già impegnato il Governo ad accelerare l'apertura del mercato e ad operare in modo da aumentare il grado di diversificazione dell'offerta di energia elettrica e riconoscere la qualifica di cliente idoneo ad una più ampia platea di piccole e medie imprese;

si riconosce l'esigenza di inquadrare ed interpretare la previsione dell'articolo 35 in maniera armonizzata con le linee di politica industriale e di politica energetica nazionale ed europea, al fine di agevolarne l'applicazione e valorizzarne la stessa efficacia in termini di apertura del mercato elettrico,

impegna il Governo

a tenere conto, ai fini della determinazione della capacità assegnabile, delle assegnazioni attualmente esistenti, limitatamente alla durata già prevista ed ai diritti già acquisiti dai clienti interessati,

a prevedere che le esenzioni previste al comma 2 del medesimo articolo 35 siano riferibili esclusivamente ai contratti di fornitura stipulati in esecuzione delle assegnazioni prioritarie di cui al comma 1, ferma restando la previsione dell'articolo 6 del decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 790, per gli altri contratti di fornitura stipulati dalle medesime categorie di clienti idonei.

9/2031-*bis*-B/5. Saglia, D'Agrò, Gastaldi, Polledri.

La Camera,

premesso che:

l'attuale formulazione dell'articolo 35 (*Disposizioni in materia di importazioni e fornitura di energia elettrica*):

a) non garantisce la sicurezza del sistema elettrico nazionale, essendo venuta meno la condizione della interrompibilità istantanea;

b) lede le esigenze di competitività delle aziende effettivamente energivore;

c) configura un'alterazione delle regole del mercato a vantaggio degli intermediari/commercianti di energia,

impegna il Governo

a prevedere che l'energia di cui all'articolo 35, per bande di capacità non inferiori a 10MW, da assegnare in via prioritaria nel caso di capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, abbia le caratteristiche della interrompibilità istantanea, sia per la destinazione ai clienti idonei direttamente connessi alla rete di distribuzione nazionale, sia per quelli che assicurino il completo utilizzo della capacità per almeno l'80 per cento delle ore annue.

9/2031-*bis*-B/6. Micheli, Agostini, Sereni, Giulietti, Stramaccioni.

La Camera,

premesso che:

il capo III reca « Disposizioni in materia di RC auto » e interviene innovando profondamente la materia;

nella versione originaria del provvedimento esaminato dalla Camera dei deputati in prima lettura era contenuta una norma (ex articolo 12) che, modificando l'articolo 22 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, disponeva che qualora il danneggiato avesse promosso l'azione legale prima di ricevere l'offerta dell'assicuratore non avrebbe avuto diritto al rimborso delle spese professionali (fatte salve quelle mediche);

tali spese, che vengono rimborsate al danneggiato dalla compagnia assicuratrice, oltre che da considerarsi superflue, in quanto sostenute prima della scadenza del termine previsto per il risarcimento, contribuiscono a far lievitare il costo della polizza;

da un'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione Finanze nel corso della XIII Legislatura è emerso che l'aumento delle tariffe RC auto è dovuto, fra l'altro, all'aumento del contenzioso e delle conseguenti spese professionali;

il mantenimento di tale norma avrebbe risposto alla finalità generale, richiamata anche nella relazione introduttiva, di contrasto agli effetti inflattivi provocati dagli aumenti delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria,

impegna il Governo

ad attivarsi affinché la definizione dei sinistri, specie se di lieve entità, avvenga in maniera quanto più celere possibile, al fine di eliminare spese difficilmente giustificabili che producono inutili e costosi rincari delle polizze, attraverso un successivo intervento normativo che elimini il diritto al rimborso delle spese professionali sostenute per l'azione di risarcimento anteriormente alla scadenza del termine previsto dalla legge per l'offerta stessa.

9/2031-*bis*-B/7. Fontanini, Martinelli, Poledri, Lazzari.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 22, comma 1, del disegno di legge, diretto a sostituire l'articolo 12-*bis* della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modifiche, prevede al comma 2 di detto articolo che « i premi praticati su determinazione di ciascuna impresa di assicurazione agli assicurati inseriti nella classe di merito di massimo sconto nell'ultimo biennio sono uniformi sull'intero territorio nazionale »;

tale disposizione solo apparentemente verrebbe incontro ad esigenze di uguaglianza tra cittadini, mentre realizzerebbe di fatto gravi ingiustizie tra gli assicurati RC auto che circolano in aree del territorio meno a rischio di incidenti e con costi di risarcimento più bassi e gli assicurati più rischiosi;

ciò significherebbe che gli assicurati meno a rischio dovrebbero farsi carico, in modo eccessivo rispetto ai limiti consentiti dall'applicazione del principio

mutualistico proprio dell'assicurazione, delle situazioni più penalizzanti esistenti sul territorio;

in tal modo verrebbe meno l'interesse pubblico a migliorare tali situazioni di criticità territoriali e l'insicurezza stradale di certe zone verrebbe di fatto legittimata;

il mercato assicurativo, al di là delle scelte che opererà ogni singola impresa nel dare applicazione alla disposizione, ha già segnalato che la norma determinerebbe gravi scompensi sulle tariffe assicurative, con effetti estremamente penalizzanti per la maggior parte degli assicurati RC auto;

la norma è chiaramente in conflitto con la normativa comunitaria in materia assicurativa, per cui risulta scontata una seconda condanna dello Stato italiano dopo quella relativa al blocco tariffario imposto nella precedente legislatura,

impegna il Governo

ad attivarsi per eliminare gli effetti ingiusti e penalizzanti derivanti dalla disposizione attraverso un successivo intervento normativo che, nel ribadire il primato delle legislazione comunitaria in materia di assicurazioni, conduca in modo inequivocabile alla soppressione di questa ed altre norme che risultino incoerenti rispetto ai principi di liberalizzazione introdotti dal legislatore europeo.

9/2031-bis-B/8. Polledri, Rizzi, Didonè, Bricolo, Luciano Dussin, Fontanini, Martinelli, D'Agrò.

La Camera,

premesso che:

il differenziale dei prezzi della energia elettrica tra l'Italia ed il resto dell'Unione europea, in attesa che si producano pienamente gli effetti concorrenziali delle riforme del mercato elettrico, rendono non sopportabili i costi di approvvigionamento per le imprese energivore; in tale contesto, l'utilizzazione di

energia prodotta all'estero, fortemente limitata dai vincoli di capacità delle reti di trasmissione transfrontaliere, è opportuno che veda impieghi prevalentemente dedicati all'industria energivora;

la delibera dell'Autorità per l'energia elettrica ed il gas del 22 novembre 2002, che fissa modalità e condizioni per l'assegnazione della capacità di trasporto per l'importazione di energia elettrica sulla frontiera settentrionale del Paese, determina una riserva di assegnazione prioritaria a favore di clienti idonei che assumano l'onere della interrompibilità istantanea del carico;

la medesima delibera non appresta significative priorità di assegnazione di capacità di transito alle imprese pur energivore che per la tecnologia del ciclo produttivo non sono assoggettabili a distacchi immediati del carico;

ciò determina inaccettabili spiazzamenti sul mercato, quale ad esempio quello della Portovesme srl (sesto tra i più grandi consumatori di energia elettrica del Paese), che pur essendo impegnata in rilevanti investimenti per la generazione di energia mediante fonti a basso costo, è costretta a chiudere gli impianti con l'attivazione di una procedura di cassa integrazione che dal 1° dicembre 2002 vedrà coinvolti i primi 400 lavoratori, e successivamente coinvolgerà l'intero stabilimento, comportando una sospensione dal lavoro, tra occupati diretti ed indotto, di circa 1500 persone,

impegna il Governo

ad attivarsi per assicurare la quota di energia necessaria per il fabbisogno dell'industria metallifera Portovesme srl, nelle more dell'ottenimento dell'autorizzazione e della realizzazione del nuovo impianto di energia elettrica a carbone in autoproduzione.

9/2031-bis-B/9. Cabras, Maurandi, Soro, Ladu.

La Camera,

premesso che:

all'articolo 6 del disegno di legge in esame sono previste delle misure in favore dello sviluppo delle reti a larga banda; in particolare viene prevista l'esenzione dal contributo dovuto dagli operatori di telecomunicazione di cui all'articolo 20, comma 2, della legge 23 dicembre 1998, n. 448;

va tenuto conto del fatto che, nella sua forma attuale, il disegno di legge in discussione non consentirebbe di fruire dell'esenzione ai soggetti che abbiano effettivamente deciso di investire nella larga banda; ciò in quanto resterebbero escluse dal computo degli investimenti effettuati tutte le spese in conto economico: a solo titolo di esempio non esaustivo, non rientrerebbero nel calcolo tutte le spese sostenute nell'anno da parte degli operatori di telecomunicazioni relativi ai circuiti necessari a collegare alla propria rete gli apparati installati presso le centrali di Telecom Italia nelle quali gli stessi operatori si sono dovuti co-locare per poter realizzare servizi a larga banda attraverso il cosiddetto « local loop unbundling »; i canoni dell'affitto dello spazio occupato a tal fine nelle centrali di Telecom Italia, versati a quest'ultima dagli operatori di telecomunicazione coinvolti nel processo del « local loop unbundling »; le spese per i circuiti di accesso a larga banda portati dagli operatori presso i clienti finali;

è di particolare importanza, per lo sviluppo del Paese, la più ampia realizzazione di infrastrutture finalizzate alla realizzazione di servizi a larga banda,

impegna il Governo

a garantire che tutti gli operatori di telecomunicazioni che siano effettivamente impegnati nello sviluppo dei servizi a larga banda in Italia possano fruire dell'esenzione prevista dal disegno di legge in discussione;

a considerare, pertanto, nel calcolo finalizzato all'esenzione dal contributo di

cui all'articolo 20, comma 2, della legge 23 dicembre 1998, n. 448, tutte le spese contabilizzate sia in conto economico che in conto capitale per la realizzazione di infrastrutture per servizi a larga banda che siano state sostenute dai soggetti che, in caso di perdita di esercizio, abbiano fatturato, al netto di tali spese, un importo inferiore a cento milioni di euro nell'anno di riferimento e il computo del contributo.

9/2031-bis-B/10. Floresta.

La Camera,

premesso che:

il Senato della Repubblica ha ritenuto di modificare la lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 16, nonché l'alinea del comma 1, ed ogni modifica in questa sede, comprese quelle pur opportune volte a ripristinare sui due punti il testo prodotto dalla Camera in prima lettura, comporterebbe un nuovo passaggio al Senato con pregiudizio per l'entrata in vigore del provvedimento,

impegna il Governo

ad intendere ed attuare la delega conferita, sia in prima fase, sia nelle eventuali revisioni, secondo le seguenti direttrici:

*a*) la « composizione collegiale » delle istituende sezioni specializzate si intenda e si attui nel senso che, permanendo monocratici l'organo e la fase dell'istruttoria, siano collegiali l'organo e la fase della decisione;

*b*) la dizione « senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato né incrementi di dotazioni organiche » venga intesa e attuata nel senso che ogni dotazione di magistrati, personale ausiliario e mezzi strumentali per le istituende sezioni specializzate sia reperita rigorosamente all'interno dei tribunali e delle corti d'appello individuati come sedi delle sezioni, evi-

tando pertanto qualsiasi prelievo e pregiudizio a carico di ogni altra sede o ufficio del sistema giudiziario.

9/2031-bis-B/**11**. Benedetti Valentini, Riccio, Perrotta, Marinello, Misuraca, Vitali, Costa, Brusco, Cozzi, Mazzoni, Carrara.

La Camera,

premesso che:

l'alto costo energetico pone le aziende italiane energivore in una condizione di inferiorità concorrenziale rispetto alle aziende degli altri partner europei vantando, mediamente, un costo energetico pari a circa la metà di quello italiano (100 lire/Kwh contro le 50 lire/Kwh);

la società Portovesme S.r.l., sita nel bacino del Sulcis Iglesiente, è l'unica azienda italiana produttrice di piombo, zinco, oro, argento e acido solforico, collocandosi tra le prime cinque al mondo, con una produzione complessiva di 320 mila tonnellate, ed occupa attualmente circa 900 dipendenti diretti e altri 500 indiretti;

la negativa e contestuale presenza di un andamento sfavorevole del mercato ed un costo energetico elevato pone aziende come la Portovesme fuori dal mercato con il rischio di pesanti ricadute economiche ed occupazionali;

la Portovesme S.r.l., che consuma oltre 600 mila M/kwh, ha presentato, in tale ottica, la prima stesura del progetto per la realizzazione di una centrale a carbone da 150 MW che sarà costruita all'interno dell'area della società stessa;

in data 12 novembre, la regione Sardegna ha sottoposto la necessità improrogabile di attribuire un quantitativo adeguato di energia interrompibile e non alle industrie energivore, quali appunto la Portovesme, all'attenzione del Ministro delle attività produttive che si è impegnato a promuovere un ampliamento della capacità di importazione nazionale destinata ai clienti idonei di maggior consumo;

in data 22 novembre l'Autorità per l'energia elettrica ed il gas ha deliberato modalità e condizioni per l'assegnazione della capacità di trasporto per l'importazione di energia elettrica non prevedendo priorità di assegnazione di rilievo alle imprese energivore che per la tecnologia impiegata non sono assoggettabili a distacchi immediati del carico;

impegna il Governo

ad attivarsi per assicurare, per l'anno 2003, alla società Portovesme una quota di energia adeguata alle sue esigenze e, più in generale, garantire, attraverso una azione di indirizzo all'Autorità per l'energia e per il gas, una riserva di capacità di transito di energia elettrica alle imprese che per la particolare tecnologia impiegata sono da considerarsi « non interrompibili ».

9/2031-bis-B/**12**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Mereu, Peretti.

La Camera,

premesso che con una modifica al testo iniziale del provvedimento apportata dal Senato (articolo 16, comma 1, lettera a)), sono state istituite direttamente senza l'uso dello strumento della delega, presso 12 tribunali e Corti d'appello, sezioni specializzate in materia di proprietà industriale ed intellettuale escludendo la città di Verona che, per la consistenza di attività industriali localizzate nella sua provincia ed in quelle limitrofe, avrebbe rappresentato a rigor di logica una scelta naturale;

considerato che la città di Verona offrirebbe la possibilità di assorbire il futuro contenzioso concernente il marchio comunitario con strutture adeguate. Inoltre geograficamente rappresenta un punto di incontro efficace tra le varie direttrici autostradali e ferroviarie;

visto che a Verona hanno sede due istituti esclusivamente dedicati alle problematiche della proprietà intellettuale e industriale: iPCentre, centro di studi costituito dai consorzi universitari di Verona, Brescia, Udine e dalla Camera di commer-

cio di Treviso, e REACT Italia, la cellula italiana del gruppo europeo di anticontraffazione. Tali entità, anche se di recente istituzione, rappresentano già sin d'ora il referente italiano per gli organismi esteri di riferimento;

rilevato che tale realtà scientifica e operativa permette al Triveneto di beneficiare dei vantaggi derivanti in maniera maggiore di altre regioni italiane;

considerato che allo scopo di ottimizzare le risorse a disposizione e di fornire il migliore beneficio al Triveneto, si ritiene che Verona possa rappresentare la migliore scelta per una simile designazione in termini di maggiore efficacia e di risparmio dei costi di attuazione;

impegna il Governo

nell'ambito dei poteri che gli assegna il comma 4 dell'articolo 16 del disegno di legge citato in premessa, a valutare la possibilità di istituire una sezione speciale in materia di proprietà industriali ed intellettuali, presso il tribunale di Verona.

2031/bis-B/**13**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Fratta Pasini.

la Camera,

premessi:

che all'articolo 16 dell'atto Camera n. 2031-bis-B « Misure per favorire l'iniziativa privata e lo sviluppo della concorrenza », nel testo approvato dal Senato, viene attribuita al Governo la delega ad adottare uno o più decreti legislativi diretti ad assicurare una più rapida ed efficace definizione dei procedimenti giudiziari in materia di proprietà industriale e intellettuale;

che al comma 1 del medesimo articolo vengono indicati tra le questioni oggetto dei procedimenti giudiziari di cui assicurare una più rapida ed efficace definizione quelle relative ai marchi nazionali e comunitari e i brevetti d'invenzione e per nuove varietà vegetali;

che in ordine all'ampiezza di tale previsione potrebbero sorgere dubbi in sede interpretativa, che viceversa non risulterebbero comunque giustificati:

impegna il Governo

ad esplicitare nei provvedimenti delegati di cui sopra, la ricomprensione nella previsione riferita ai marchi dei procedimenti giudiziari relativi a marchi registrati presso l'O.M.P.I. (*Organization mondiale de la propriété intellectuelle*) di Ginevra, e di cui all'Accordo di Madrid, che hanno in Italia identica validità dei marchi nazionali, e in quella riferita ai brevetti per nuove varietà vegetali dei procedimenti giudiziari relativi ai nuovi titoli di protezione per nuove varietà vegetali che da alcuni anni hanno sostituito nel nostro ordinamento i precedenti brevetti per novità vegetali.

2031/bis-B/**14**. Gamba.

La Camera,

premessi che:

relativamente alla materia di importazione di energia elettrica;

tenuto conto che il Parlamento affronterà la questione in modo compiuto attraverso la discussione del disegno di legge di riforma e riordino del sistema energetico presentato dal Governo;

tenuto conto degli orientamenti al riguardo espressi dalla Commissione attività produttive e contenuti nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sull'energia;

tenuto conto inoltre dell'accordo raggiunto in sede europea di dare compiutezza al processo d'apertura e liberalizzazione dei mercati dell'energia elettrica e del gas, con particolare riguardo per gli scambi transfrontalieri di elettricità, con il regolamento sulla tariffazione e la gestione delle congestioni;

il Parlamento ha più volte impegnato il Governo ad accelerare l'apertura del mercato, con particolare riferimento all'offerta più favorevole per i clienti idonei e le piccole e medie imprese, nonché le imprese artigianali e commerciali;

con la disposizione contenuta all'articolo 35 della presente legge in materia di assegnazioni e forniture annuali delle capacità d'energia importata;

tenuto conto da quanto osservato dalla Autorità per l'energia e il gas in data 28 ottobre 2002 nel merito del provvedimento in esame;

impegna il Governo

a tenere conto, ai fini della determinazione della capacità assegnabile delle assegnazioni attualmente esistenti limitatamente alla durata già prevista ed ai diritti già acquisiti dei clienti interessati, garantendo esclusivamente i diritti acquisiti dagli utenti in esito all'assegnazione per l'anno in corso;

a garantire che l'attuazione della norma prevista dall'articolo 35 assicura la non estendibilità agli anni successivi dei diritti acquisiti tramite l'assegnazione effettuata per il 2002;

a garantire che l'assegnazione prioritaria indicata al comma 1 dell'articolo 35 riguardi esclusivamente i clienti idonei e non anche tutti i clienti finali;

a garantire infine che le esenzioni previste al comma 2 dell'articolo 35 non riguardino tutti i contratti che vengono stipulati a qualsiasi titolo dai clienti idonei secondo i requisiti previsti dal comma 1 dell'articolo 35, evitandone una sua estensione.

2031/bis-B/**15.** Quartiani, Gambini, Nieddu.

La Camera,

tenuto conto che all'articolo 2 della presente legge si inseriscono interventi agevolativi per le campionature innovative nel settore tessile, compiendo un primo passo nel riconoscimento di tali investimenti sono centrali nelle spese e negli sforzi di ricerca per le aziende del settore;

impegna il Governo

a valutare la possibilità di precisare nei bandi regolanti l'utilizzo del Fondo per l'innovazione tecnologica (legge n. 46 del 1982) la durata massima di 6 mesi per gli incentivi alla ricerca per la campionatura innovativa nel tessile.

2031/bis-B/**16.** (*Testo modificato nel corso della seduta*) Lulli, Magnolfi, Innocenti, Bimbi.

## INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*(Sezione 1 – Tempi di attuazione della nuova normativa sulla regolarizzazione dei lavoratori extracomunitari)*

TURCO, INNOCENTI, RUZZANTE, AGOSTINI, BATTAGLIA, BOGI, BOLOGNESI, DI SERIO D'ANTONA, GIACCO, LABATE, LUCÀ, PETRELLA e ZANOTTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge n. 195 del 6 settembre 2002, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2002, n. 222, e la legge 30 luglio 2002, n. 189, hanno previsto la possibilità di regolarizzare i lavoratori extracomunitari irregolari —:

in quanto tempo si ritenga che le questurature possano rilasciare il nulla osta per la regolarizzazione per inesistenza di elementi soggettivi ostativi, ai sensi del comma 7 dell'articolo 33 della legge n. 189 del 2002, in quanto tempo si ritenga che presso le prefetture possano essere costituiti ed essere operanti gli « uffici polifunzionali », ossia gli uffici demandati a verificare la conformità delle singole domande ai requisiti di legge per ottenere la regolarizzazione, in quanto tempo si ritenga che tali uffici polifunzionali possano dare risposta a tutte le domande pervenute e, infine, visto e considerato che, a detta di operatori di polizia e di esperti del problema immigrazione, i tempi per la convocazione delle parti da parte degli uffici polifunzionali per la stipula del contratto di soggiorno possono essere superiori anche ad uno o più anni, se il Governo non ritenga necessario predisporre iniziative normative che permettano al lavoratore di stipulare il contratto di soggiorno con persona diversa da quella con la quale ha presentato domanda di regolarizzazione. (3-01624)

(26 novembre 2002)

*(Sezione 2 – Misure di prevenzione relative ai furti nelle abitazioni)*

ALBERTO GIORGETTI, LA RUSSA, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ANEDDA, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BELLOTTI, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANNELLA, CANELLI, CARRARA, CARUSO, CASTELLANI, CATTANOSO, CIRIELLI, COLA, GIORGIO CONTE, GIULIO CONTI, CORONELLA, CRISTALDI, DELMASTRO DELLE VEDOVE, FASANO, FATUZZO, FIORI, FOTI, FRAGALÀ, FRANZ, GALLO, GAMBA, GERACI, GHIGLIA, GIRONDA VERALDI, LA GRUA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, LA STARZA, LEO, LISI, LO PRESTI, LOSURDO, MACERATINI, MAGGI, MALGIERI, GIANNI MANCUSO, LUIGI MARTINI, MAZZOCCHI, MENIA, MEROI, MESSA, MIGLIORI, MUSSOLINI, ANGELA NAPOLI, NESPOLI, ONNIS, PAOLONE, PATARINO, ANTONIO PEPE, PEZZELLA, PORCU, RAISI, RAMPONI, RICCIO, RONCHI, ROSITANI, SAGLIA, SAIA, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, SERENA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO e ZACCHERA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata di martedì 19 novembre 2002 il signor Paolo Biasiolo è stato ucciso da un rapinatore che si è introdotto nella sua casa a Fiesso d'Artico, in provincia di Venezia;

già nel 2001 il Veneto aveva conosciuto un periodo di terrore causato da una serie di furti nelle case, perpetrati con particolare violenza nei confronti dei rapinati;

dopo un periodo di apparente tranquillità, tale tragico episodio ha riportato

in prima linea il problema della sicurezza nelle case;

da tempo il Veneto reclama maggiori misure di sicurezza per il migliore presidio dei territori da parte delle forze dell'ordine;

la cronica carenza di agenti dispiegati sul territorio veneto è allarmante;

le segnalazione dallo stato di emergenza in Veneto è fatto noto;

la preoccupazione di un inasprimento della delinquenza ha riaperto i riflettori su di un fenomeno, quello dei furti nella case, che, come dimostrato anche di recente, può avere le peggiori conseguenze —:

quali interventi immediati intenda attuare per inviare uomini delle forze dell'ordine al fine di una costante prevenzione e protezione dei cittadini nelle proprie abitazioni, non solo in Veneto, ma in tutte quelle province italiane in cui la popolazione risiede prevalentemente in case isolate, che si prestano maggiormente ad essere assalite da ladri organizzati in bande con pochi scrupoli. (3-01625)

(26 novembre 2002)

**(Sezione 3 – Sospensione delle procedure di riscossione relative alla contribuzione agricola)**

GIUSEPPE DRAGO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 13 della legge finanziaria per il 1999 ha proceduto alla cartolarizzazione di contributi previdenziali ed assistenziali omessi, relativi a periodi contributivi maturati a tutto il 30 giugno 2002, che ha interessato imprenditori e lavoratori del settore agricolo;

i soggetti interessati non sono in grado di sopperire alle necessità liquide derivanti da tale cartolarizzazione ed è infatti di questi giorni la notizia di misure cautelari, quali pignoramenti di beni mo-

bili ed accensione di ipoteche su beni immobili, da parte degli enti preposti alla riscossione legale e coattiva;

tale situazione deriva essenzialmente dal sistema di contribuzione previdenziale ed assistenziale del settore agricolo, che non si basa su un sistema di autoliquidazione, ma su un sistema di liquidazione effettuata direttamente dall'Inps sulla base del numero di giornate dichiarate dalle aziende, senza tener conto che, ai sensi della legge n. 185 del 1992, gli imprenditori agricoli hanno diritto a sgravi fiscali in presenza di calamità naturali nella misura del 50 per cento, fino ad un massimo del 60 per cento;

negli ultimi cinque anni si sono succedute forti calamità naturali che hanno minato l'economia agricola meridionale;

l'economia del Mezzogiorno d'Italia è essenzialmente basata sul settore agricolo: i pignoramenti e le ipoteche suddette potrebbero determinare una forte contrazione nella produzione agricola e, più in generale, avere pesanti ricadute occupazionali ed economiche —:

se non ritenga opportuno adottare iniziative normative volte a prevedere una sospensione temporanea della durata di dieci mesi delle procedure relative alla contribuzione agricola per consentire una revisione delle posizioni degli interessati e per evitare che tale situazione si ripercuota sull'economia agricola meridionale, che già soffre di una crisi dipendente da altre cause, non ultime le recenti calamità naturali. (3-01626)

(28 novembre 2002)

**(Sezione 4 – Tempi di conclusione dei lavori di ammodernamento dei collegamenti autostradali tra Nord e Sud)**

ORICCHIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

costituisce argomento di sicura rilevanza generale e di indubbia attualità la

problematica dei collegamenti stradali fra Nord e Sud del nostro Paese. Questi ultimi sono contrassegnati, come è noto, da una situazione di crisi dovuta all'insufficienza di più di una arteria, ovvero del raccordo autostradale fra A30 (Caserta-Salerno) ed A3 (Salerno-Reggio Calabria), della tratta della A3 da Salerno a Sicignano degli Alburni, svincolo con innesto dell'autostrada per Potenza e, soprattutto, di un sistema viario integrativo rispetto a quello autostradale, specie per quanto riguarda l'asse viario tirrenico fra Campania, Basilicata e Calabria (strada statale 18 Tirrenia Inferiore);

i parziali interventi di ammodernamento di dette arterie, le difficoltà e i disagi dovuti alla realizzazione della terza corsia autostradale e le ricorrenti polemiche intervenute con autorità e comunità locali interessate appaiono, quindi, meritare un doveroso approfondimento. Tanto, a maggior ragione, in questi giorni. Parlare, infatti, della medesima complessa problematica solo nei mesi estivi o nei periodi di maggior traffico sarebbe, sull'onda di polemiche e disagi, fin troppo facile. Parlarne ora appare più corretto e serio. Specie nell'intento di chiarire e fare il punto complessivo della situazione, sia per ciò che concerne i suddetti tratti autostradali (anche alla luce delle decisioni da ultimo assunte in sede Cipe ed al paventato ricorrente pericolo della sottoposizione a pedaggio degli stessi), nonché in ordine a specifiche istanze degli enti locali interessati pure all'asse viario tirrenico (strada statale 18);

in tale ottica va, in particolare, evidenziato il valore strategico dei necessari interventi viari integrativi rispetto a quelli autostradali, che ben potrebbero deflazionare e redistribuire il carico di percorrenza del flusso veicolare nelle regioni interessate;

tanto secondo le indicazioni di cui alle reiterate richieste degli enti locali interessati, che hanno richiamato l'attenzione del Ministro interrogato con vari atti quali: le delibere del consiglio provinciale di Salerno n. 77 del 26 giugno 2002 e

n. 104 del 23 ottobre 2001 ed il protocollo di intesa fra le comunità montane Bus-sento e Lagonegrese delle regioni Campania e Basilicata, con richiesta di conferenze di servizi per la realizzazione, in aggiunta a quelli in esercizio ed in fase di ultimazione, di due nuovi tratti di variante alla strada statale 18: rispettivamente, il primo dallo svincolo autostradale di Battipaglia a Paestum (innesto della cosiddetta superstrada del Cilento) ed il secondo da Policastro Bussentino (termine di tale ultima superstrada) a Sapri e fino al raccordo con la strada statale 104, cosiddetto Fondovalle Noce. In proposito, è stata avanzata istanza al competente Ministro per il necessario intervento in sede di conferenza Stato/Regioni, al fine e nella prospettiva dell'inserimento di tali interventi nell'ambito di quanto sarà definito nel prossimo piano triennale, ex legge n. 109 del 1994 e della cosiddetta « legge obiettivo » -:

quale sia l'attuale stato previsionale di tempi e modalità di ultimazione e di apertura dei suddetti tratti autostradali e quali siano le iniziative concrete che si intendono adottare al fine della realizzazione di un sistema integrato di viabilità sull'asse stradale tirrenico (strada statale 18) complementare della A3 Salerno-Reggio Calabria per un effettivo miglioramento del traffico veicolare fra Nord e Sud del nostro Paese. (3-01631)

(26 novembre 2002)

**(Sezione 5 - Riconoscimento del servizio prestato in qualità di lavoratori socialmente utili da parte degli addetti ai servizi di pulizia nelle scuole)**

TITTI DE SIMONE. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

la mancata previsione nel disegno di legge finanziaria per il 2003 delle risorse necessarie a finanziare per i prossimi cinque anni l'appalto quinquennale per i servizi di pulizia nelle scuole (decreti

ministeriali n. 65 e 66 del 2001) — per il quale erano state previste nella legge finanziaria per il 2000 risorse fino a dicembre 2002 a copertura del primo anno e mezzo — rende concreta la possibilità per 16 mila dipendenti delle cooperative di pulizia (lavoratori socialmente utili « stabilizzati » in base ad una convenzione con il ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) di un licenziamento in tronco, senza neanche « il materasso » della cassa integrazione;

la « stabilizzazione », attuata attraverso i citati decreti ministeriali, non è stata, comunque, una reale stabilizzazione, in quanto ha previsto un contratto *part-time* al 75 per cento, che non è in grado di offrire salari adeguati;

complessivamente, nel 2002 le spese per l'istruzione diminuiranno, per la prima volta, di circa 500 milioni di euro, mentre per la prosecuzione degli appalti di pulizia già assegnati fino al 2006 a quattro organizzazioni di settore (Legacoop, Confapi, Confindustria e Confcooperative), sulla base di una convenzione sottoscritta nel 2001 con i ministeri del lavoro, della pubblica istruzione e dell'economia (procedura, però, definita illegittima dalla Commissione europea), di milioni di euro ce ne vorrebbero 260 in più;

l'emergenza occupazionale che si prospetta è drammatica, sia sul piano quantitativo e sia sul piano sociale: infatti l'85 per cento dei 16 mila lavoratori che rischiano il posto di lavoro vive e lavora nel Mezzogiorno;

risulta all'interrogante che siano già state recapitate le prime lettere di licenziamento;

il mancato riconoscimento degli anni di servizio prestati come lavoratore socialmente utile nella scuola, ai fini delle procedure di reclutamento del personale attraverso le graduatorie di prima e seconda fascia per le assunzioni a tempo determinato e indeterminato di personale Ata, rimane un grave atto di discrimi-

nazione di tale personale che richiede una sanatoria atta al riconoscimento di tale servizio —:

come intenda intervenire per l'attivazione delle misure normative ed amministrative atte a riconoscere il servizio prestato in qualità di lavoratore socialmente utile ai fini delle assunzioni di personale a tempo indeterminato negli organici Ata delle scuole e per incrementare le risorse economiche necessarie alla copertura di tali assunzioni. (3-01627)

(26 novembre 2002)

**(Sezione 6 — Risorse destinate alla realizzazione dell'autonomia scolastica)**

COLASIO, LOIERO, BIMBI, CARRA, RUSCONI e VOLPINI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

secondo una ricerca della Confindustria, i cui risultati sono stati resi noti da *Il Corriere della Sera* di martedì 26 novembre 2002, il trasferimento delle competenze in materia di istruzione alle regioni a statuto ordinario comporterebbe trasferimenti aggiuntivi per circa 28 miliardi di euro;

il principio dell'autonomia amministrativa e didattica delle istituzioni scolastiche implica il trasferimento di risorse adeguate ad un incremento dell'offerta formativa;

l'autonomia didattica costituisce uno strumento fondamentale per un corretto rapporto tra il contenuto dell'offerta formativa e le esigenze sia della comunità locale, sia del più ampio spazio economico e culturale che si sta delineando con l'allargamento dell'Unione europea e con il suo nuovo assetto istituzionale —:

se non ritenga che l'autonomia delle istituzioni scolastiche sia lo strumento più adatto per fare acquisire *standard* europei al nostro sistema pubblico di istruzione e quali risorse intenda destinare a favore dell'autonomia scolastica. (3-01628)

(26 novembre 2002)

**(Sezione 7 - Misure per fronteggiare i fenomeni alluvionali nel nord Italia)**

CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, DARIO GALLI, BRICOLO, ERCOLE, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, LUCIANO DUSSIN, FONTANINI, GIBELLI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, MARTINELLI, FRANCESCA MARTINI, PAROLO, PAGLIARINI, POLLEDRI, RIZZI, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro per i rapporti con il Parlamento.* — Per sapere — premesso che:

da alcuni giorni piogge insistenti colpiscono ininterrottamente le regioni settentrionali, provocando alluvioni, frane e smottamenti e mettendo in pericolo la popolazione;

la protezione civile ha esteso all'intera regione Lombardia l'allarme idrogeologico, già previsto nei giorni scorsi per la maggior parte dei comuni della Liguria, ove sono stati registrati circa 300 millimetri di pioggia;

la situazione della città di Milano è critica, in quanto nella sola giornata di lunedì 25 novembre 2002 sono stati registrati 220 millimetri di pioggia, raggiungendo i livelli delle alluvioni del 2000;

una serie di importanti arterie viarie sono state allagate, creando notevoli disagi al traffico, mentre in Valtellina, Valsesiana, Val Trompia e in molte altre valli prealpine i disastri hanno provocato l'isolamento di interi comuni;

il lago di Como ha invaso la città, il fiume Lambro è già uscito in più punti dagli argini e seri allarmi creano anche i fiumi Seveso, Olona e Ticino;

a Venezia, nella giornata di lunedì 25 novembre 2002, la marea ha raggiunto una punta massima di 111 centimetri e il livello dell'acqua è in continua crescita;

in Friuli-Venezia Giulia vi è uno stato di massima allerta: il Tagliamento ha su-

perato di 2 metri e mezzo la soglia di guardia a Venzone e il Meduna è esondato nella zona a sud di Pordenone;

la straordinarietà dei fenomeni alluvionali è dovuta non solo all'intensità delle precipitazioni, ma anche al ripetersi delle perturbazioni che sottopongono la popolazione a continuo allarme —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare il Governo per andare incontro ai notevoli disagi della popolazione delle regioni settentrionali, sia nella fase di emergenza sia nella successiva fase di ripristino delle opere pubbliche danneggiate e di risarcimento danni a favore dei privati cittadini e delle imprese colpiti dagli eventi calamitosi. (3-01629)

(26 novembre 2002)

**(Sezione 8 - Qualità dei servizi pubblici e degli investimenti infrastrutturali negli enti locali)**

PISICCHIO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'accentuarsi del processo di riforma dello Stato in senso federale, annunciato e perseguito dal Governo nella formula della devoluzione alle regioni di ambiti sempre più vasti di competenze statali, ha già trovato nel disegno di legge finanziaria, già approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati, un importante momento attuativo;

tale momento è rappresentato dall'inserzione, tra gli obiettivi programmatici di medio termine, della drastica riduzione delle spese pubbliche, negli anni a venire, per la finanza locale;

l'effetto di tale riduzione potrebbe rivelarsi devastante, con riferimento alla qualità e alla quantità dei servizi e delle infrastrutture, poiché, come rivela un recente studio condotto dal Censis e da Data Credio, con la progressiva riduzione dei trasferimenti statali si determinerà un cortocircuito nei servizi pubblici forniti ai

cittadini, soprattutto nelle regioni meridionali dove il grado di dipendenza erariale è compreso tra il 45,3 per cento della Sicilia e il minimo pugliese del 22 per cento, a fronte dell'1 per cento della Lombardia e dell'Emilia Romagna e dell'1,2 per cento del Veneto;

l'impossibilità nel breve termine per gli enti locali, in specie meridionali, di ampliare il prelievo fiscale farà sì che l'aggiustamento del bilancio sarà sostenuto da spese discrezionali, con evidente riduzione dei servizi pubblici e degli investi-

menti nelle infrastrutture, assolutamente necessari per sostenere l'economia meridionale in un momento di congiuntura assai difficile —:

in considerazione anche delle ulteriori annunciate iniziative di *devolution*, come intenda garantire il recupero della qualità dei servizi pubblici e degli investimenti infrastrutturali negli enti locali, soprattutto dell'area meridionale del Paese.  
(3-01630)

(26 novembre 2002)

*MOZIONI VIOLANTE ED ALTRI N. 1-00120, DILIBERTO ED ALTRI N. 1-00121, BERTINOTTI ED ALTRI N. 1-00122, VOLONTÈ ED ALTRI N. 1-00129 E VITO ED ALTRI N. 1-00130 SULLA SITUAZIONE DELLA FIAT*

*(Mozioni - Sezione 1)*

La Camera,

premessi che:

la crisi della Fiat ha raggiunto ormai un livello di grandissima preoccupazione non solo per il futuro del settore dell'auto: essa mette in discussione uno dei connotati più importanti del profilo industriale dell'Italia, ha ripercussioni su tutto il Paese e presenta particolare gravità in aree, quali quelle del Mezzogiorno, già caratterizzate da una situazione di elevata tensione sociale;

le iniziative e le lotte dei lavoratori e del sindacato, cui i firmatari del presente atto di indirizzo esprimono piena solidarietà e sostegno, nel difendere i posti di lavoro rappresentano anche un punto di riferimento decisivo per la salvaguardia del patrimonio produttivo del Paese;

il carattere strategico e centrale del settore dell'auto, la dimensione dell'indotto interessato dalla crisi, il peso della Fiat nell'attività di ricerca dell'industria italiana e il radicamento internazionale della società fanno sì che le difficoltà da essa attraversate tocchino al cuore la competitività del nostro sistema industriale e le possibilità del mantenimento stesso del ruolo attuale dell'Italia tra i Paesi più industrializzati del mondo: vengono così alla luce tutti i limiti e le inadeguatezze degli assetti del capitalismo italiano a fronte delle nuove sfide dei mercati globali;

la Fiat è uno dei simboli dell'Italia nel mondo: è un patrimonio, di persone e di idee, della cultura, della società e della storia, che, in quanto tale, nei limiti e nei termini di una politica industriale moderna e pienamente europea, va preservato e tutelato;

gravissime appaiono le responsabilità del gruppo di controllo societario della Fiat per le scelte strategiche operate in danno di una solida e innovativa presenza nell'auto;

la carenza di capacità innovativa è dimostrata, d'altra parte, anche dal fatto, non certo estraneo alla crisi, che i modelli di auto e di motori sono da un punto di vista ecologico più arretrati di quelli dei concorrenti: la Fiat non può pensare di ritirarsi in sordina dall'automobile, in forza di una pura logica di diversificazione delle proprie attività di *business*;

il piano industriale presentato dalla Fiat appare del tutto inadeguato ad assicurare credibili prospettive di ripresa dell'azienda;

sono molto gravi le responsabilità del Governo, che dapprima ha ignorato la gravità della situazione, per assumere poi atteggiamenti meramente declamatori e ridurre, in fine, la questione ad un semplice e drammatico problema di ammortizzazione sociale;

sono del tutto improponibili, in questo quadro, le procedure relative alla cassa integrazione guadagni ed il blocco delle attività produttive attraverso la chiusura degli impianti;

è compito del Governo aprire finalmente un vero tavolo di confronto sull'industria automobilistica, che coinvolga proprietà, sindacati e banche, al fine di avere chiarezza sul ruolo che la proprietà e le banche intendono svolgere;

il tavolo è lo strumento imprescindibile per verificare la costruzione di un piano di risanamento, consolidamento e rilancio: esso richiede un adeguato intervento finanziario da parte della proprietà, anche attraverso dismissioni di *assets* non riferibili al settore auto, mentre le nuove risorse vanno finalizzate esclusivamente agli interventi per il rilancio dell'industria automobilistica; le banche devono fornire il loro contributo al fine di sostenere questo sforzo con tutti gli strumenti che la legislazione vigente e le moderne tecniche finanziarie consentono;

spetta al Governo, di fronte a preoccupazioni largamente diffuse, contribuire a garantire che, in vista di eventuali accordi internazionali futuri, la presenza del settore auto in Italia non si limiti all'attività dei soli stabilimenti di produzione: devono essere esplicitamente previsti e garantiti il ruolo e la presenza dei centri direzionali e delle relative alte funzioni manageriali, con particolare riferimento alla ricerca e alla progettazione;

impegna il Governo:

a bloccare l'attuazione del piano presentato dalla Fiat e la chiusura degli stabilimenti;

a subordinare l'eventuale attivazione degli ammortizzatori sociali ad un piano industriale nuovo e credibile e ad un'assunzione di responsabilità da parte dei massimi dirigenti Fiat;

ad adoperarsi per evitare la chiusura degli stabilimenti di Arese e di Termini Imerese, opponendo un netto rifiuto alle proposte della cassa integrazione guadagni a zero ore, e per contribuire alla ricerca di una soluzione che assicuri la presenza industriale automobilistica in tali realtà, attraverso il mantenimento della produ-

zione e con l'assegnazione di nuovi modelli produttivi, da incentivare con adeguati strumenti della programmazione negoziata e con il coinvolgimento delle regioni interessate;

a promuovere le condizioni affinché l'azienda elabori nei tempi più rapidi possibili un nuovo piano industriale, articolato sulla base di chiare scelte strategiche, che tenga conto dell'evoluzione del mercato automobilistico mondiale e delle esigenze innovative in materia di mobilità eco-sostenibile e che specifichi esplicitamente le condizioni e le prospettive del piano industriale, attuando sino in fondo il metodo della concertazione con le organizzazioni sindacali;

a promuovere, sia con gli strumenti ora a disposizione, sia con il varo di nuove misure incentivanti, un aumento di capitale capace di attrarre verso la Fiat le risorse finanziarie dei fondi di investimento e di investitori istituzionali, coinvolgendo nell'operazione le banche creditrici: vanno, perciò, escluse ipotesi di acquisizione statale del capitale dell'azienda, focalizzando gli strumenti a disposizione del potere pubblico per misure finanziarie di sostegno volte a fornire alla Fiat le risorse necessarie al suo rilancio;

a vigilare affinché sia realizzato un piano di dismissioni di partecipazioni non strategiche adeguato e capace di generare risorse nuove che l'azionista dovrebbe destinare all'abbattimento del livello di indebitamento, così da diminuire il livello di rischio del sistema bancario, migliorare la situazione finanziaria dell'azienda e accrescere la qualità del credito sul mercato dei capitali;

a mettere in campo interventi di accompagnamento e garanzie che possano andare a sostegno dei piani di ricerca e sviluppo, di interventi territoriali e di ogni altra misura compatibile con le norme comunitarie;

ad attivare da subito, in collaborazione con le regioni ove è maggiore il rischio di processi di ridimensionamento

della presenza industriale della Fiat, le procedure negoziali di sostegno finanziario, finalizzate all'insediamento di nuove imprese nelle aree contigue a quelle occupate dalla Fiat, in modo da permettere, nel medio termine, il rafforzamento delle realtà produttive territoriali;

a promuovere attività di ricerca, in collaborazione tra pubblico e privato, finalizzate all'utilizzo di nuove tecnologie e delle energie alternative e di minore impatto ambientale e alla progettazione di mezzi di trasporto, innovativi rispetto alle mutate esigenze di mobilità, che garantiscano un equilibrio indispensabile tra la qualità e l'economicità del prodotto, con particolare attenzione alle nuove tecnologie per l'utilizzo dell'idrogeno;

a prevedere gli strumenti necessari per il sostegno dell'occupazione anche nell'indotto;

a promuovere interventi sulla disponibilità di compensazione fiscale, per restituire alle imprese dell'indotto, nel quadro delle compatibilità comunitarie, liquidità e risorse finanziarie per affrontare questa fase di difficoltà e per estendere, inoltre, ad esse i benefici previsti per gli ammortizzatori sociali e per la ricerca e l'innovazione tecnologica;

a dare seguito, nel quadro di un rinnovato e credibile piano industriale, già a partire dalla legge finanziaria per il 2003, ad interventi a favore della promozione delle attività di ricerca e sviluppo, di incentivazione all'acquisto di veicoli ecologici e di finanziamento dei contratti d'area;

a tenere nel debito conto le proposte avanzate unitariamente dalle organizzazioni sindacali.

(1-00120) (*Ulteriore formulazione*) «Violante, Castagnetti, Boato, Rizzo, Intini, Pisicchio, Agostini, Roberto Barbieri, Benvenuto, Bersani, Bindi, Boccia, Bogi, Buemi, Buffo, Buglio, Calzolaio, Camo, Capitelli, Carbonella, Cazzaro,

Chianale, Cialente, Cima, Cordoni, Cusumano, Dameri, De Franciscis, Delbono, Diana, Duilio, Finocchiaro, Fistarol, Fumagalli, Gambale, Gambini, Gasperoni, Gentiloni Silveri, Giachetti, Guersoni, Innocenti, Ladu, Letta, Lettieri, Loiero, Lucà, Lulli, Lumia, Magnolfi, Mantini, Mazzuca Poggiolini, Merlo, Micheli, Milana, Molinari, Monaco, Montecchi, Morgando, Motta, Nieddu, Nigra, Ostillio, Panattoni, Luigi Pepe, Piscitello, Pollastrini, Potenza, Quartiani, Raffaldini, Rava, Nicola Rossi, Ruggeri, Ruta, Ruzzante, Santagata, Sciacca, Sinisi, Squeglia, Stradiotto, Tanoni, Tolotti, Trupia, Turco, Vernetti, Villetti, Visco, Alberta De Simone, Pennacchi, Zunino, Minniti, Crisci, Ottone, Rannieri, Pisa, Martella, Marone, Cennamo, Lucidi, Luongo, Adduce, Bova, Amici, Vigni, Raffaella Mariani, Abbondanzieri, Angioni, Rognoni, Grandi, Lion, Chiti, Sandi, Bettini, Preda, Cabras, Rughia, Bellini, Stramaccioni, Borrelli, Di Serio D'Antona, Melandri, Grignaffini, Sereni, Pinotti, Oliverio, Zanotti, Burtone, Enzo Bianco, Cardinale, Tidei, Villari, Rossiello, Caldarola, Bonito, Rotundo, Carli, Zani, Giacco».

(18 novembre 2002)

La Camera,

premesso che:

le scelte attuate dai Governi che si sono succeduti nel nostro Paese hanno da sempre privilegiato il trasporto su strada a scapito di quello su rotaia;

per le stesse ragioni è stato privilegiato il trasporto individuale privato a scapito di quello pubblico collettivo, con pesanti conseguenze in termini di inquinamento ambientale e da traffico, che si ripercuotono sulla salute, sulla sicurezza e sui livelli di vivibilità, in particolare nelle grandi città;

il maggiore beneficiario di queste scelte è stato il gruppo Fiat;

in questi decenni, i Governi che si sono succeduti hanno favorito la progressiva concentrazione in Fiat auto di tutto il patrimonio industriale del settore (marchi e produzioni). Rappresentativa a questo proposito è la vicenda dell'Alfa Romeo;

per queste ragioni il gruppo Fiat opera in una sostanziale situazione monopolistica in tutto il settore del trasporto su gomma;

nonostante questo, negli ultimi decenni lo Stato italiano, a fronte delle crisi cicliche che hanno investito il settore, ha dovuto destinare all'industria automobilistica ingenti mezzi finanziari in termini di: sgravi contributivi, cassa integrazione ordinaria e straordinaria, mobilità e prepensionamenti, fondi per la formazione, fondi per l'occupazione, contributi per investimenti tecnologici e per l'innovazione industriale, contributi per nuovi insediamenti industriali, contributi alla ricerca ed alle esportazioni, agevolazioni sui prezzi di energia e trasporti, contributi alla rottamazione;

gli utili per quanto riguarda la proprietà, anziché essere reinvestiti nel settore dell'auto, sono stati utilizzati in settori alternativi (energia, assicurazioni, grande distribuzione, telecomunicazioni, assicurazioni, servizi finanziari ed immobiliari ed altri);

l'attuale drammatica crisi di Fiat auto, seppur all'interno di una crisi che investe tutto il settore a livello europeo e mondiale, è la conseguenza del progressivo disinteresse dell'azionista di riferimento ad investire nel settore e di gravissimi errori di strategia e di gestione, compiuti

dai gruppi dirigenti via via scelti dallo stesso. Errori che hanno prodotto un continuo peggioramento della situazione aziendale, sia sui versanti dell'innovazione tecnologica e dell'innovazione di prodotto, che su quello della ricerca, in particolare: su nuovi propulsori, nuovi modelli ed utilizzo di combustibili alternativi. La conseguenza è stata: la crescente perdita di quote di mercato (13,5 per cento in meno dal 1990 ad oggi sul mercato italiano e del 3,8 per cento sul mercato europeo); una drastica riduzione dei profitti (dal 5,9 per cento del 1997 allo 0,2 del 2000, sotto zero nel 2001). L'indebitamento ha raggiunto livelli estremamente pericolosi (si parla di oltre centomila miliardi di vecchie lire). In questi anni le conseguenze, oltretutto dalla collettività, sono state pagate dai lavoratori (l'occupazione diretta è passata da circa 180 mila unità — di cui 130 mila a Torino — del 1980 a meno dei 30 mila lavoratori attuali — di cui 9.900 a Torino);

il nuovo piano di ristrutturazione presentato prevede ulteriori 8.100 esuberi, per i quali è richiesta la cassa integrazione a zero ore, senza alcuna certezza di rientro al lavoro, la chiusura degli stabilimenti di Termini Imerese e di Arese e un drastico ridimensionamento di Mirafiori e Cassino. A tali esuberi vanno sommati almeno altri 25.000 lavoratori dell'indotto, di cui la maggior parte a Torino;

la crisi che investe Fiat auto è gravissima;

il piano presentato da Fiat non è un piano industriale per il rilancio del settore, ma unicamente un piano di risanamento finanziario, attraverso la riduzione dei costi, tagliando l'occupazione e riducendo strutturalmente la capacità produttiva degli impianti;

la vera finalità del piano presentato è unicamente quella del risanamento finanziario, per cedere alle migliori condizioni Fiat auto alla *General Motors*;

le stesse finalità sono perseguite dal *pool* di banche, oggi coinvolte nel piano finanziario;

*General Motors* non ha nessuna intenzione di mantenere nel nostro Paese un'industria automobilistica;

il vero interesse di *General Motors* è l'acquisizione dei marchi più prestigiosi (Alfa Romeo ed altri) della rete distributiva ed il conseguente drastico ridimensionamento delle capacità produttive di Fiat auto, come insegna l'esperienza della *Daewoo*;

quindi, è a rischio la possibilità della sopravvivenza dell'industria automobilistica nel nostro Paese, con effetti disastrosi sul tessuto economico, sociale e produttivo di grandi aree (Torino, Arese, Termini Imerese, Cassino);

è nell'interesse generale del Paese il mantenimento di un'industria di produzione automobilistica;

quindi, l'interesse generale del Paese, come appare chiaro, contrasta con gli interessi della Fiat, delle banche creditrici e della *General Motors*;

impegna il Governo

a chiedere a Fiat di ritirare, come peraltro rivendicato anche dalle organizzazioni sindacali, il piano presentato, perché non accettabile per le ragioni esposte in premessa, ed a presentare un nuovo piano, tenuto conto che la credibilità di un nuovo piano vede come presupposti:

a) una robusta ricapitalizzazione da parte di Fiat, realisticamente possibile solo a condizione che l'azienda decida di dismettere settori non strategici alla produzione industriale veicolistica (energia, assicurazioni ed altri);

b) che gli interventi previsti sulla ricerca, sui nuovi modelli, in particolare su nuovi propulsori e combustibili alternativi, siano adeguati e sostanzialmente comparabili con gli investimenti che le altre case automobilistiche impegnano in questi settori;

c) l'accelerazione dei tempi per l'uscita dei nuovi modelli;

d) la previsione del mantenimento in attività, anche durante la fase di realizzazione del nuovo piano, di tutti gli stabilimenti, attraverso una diversa dislocazione delle attuali produzioni, di date precise sull'uscita dei nuovi modelli e di livelli produttivi che garantiscano progressivamente la loro saturazione;

e) la rinuncia al ricorso alla cassa integrazione a zero ore (anticamera della mobilità e del licenziamento);

f) in alternativa, la disponibilità di Fiat a ricorrere ai contratti di solidarietà, alla cassa integrazione guadagni a rotazione, alla riduzione dell'orario di lavoro, sull'esempio di quanto già fatto da altre case automobilistiche (*Volkswagen*);

g) la volontà di Fiat di non avvalersi della facoltà di vendere a *General Motors* (*Put Option*) o comunque di subordinare il *Put* ad un esplicito impegno di *General Motors*, o di qualsiasi altro gruppo interessato, a mantenere in Italia un polo autonomo di produzione automobilistica (direzione, ricerca, progettazione, ed altre);

a prevedere, a valle di queste condizioni, un intervento pubblico da parte del Governo e di altri enti pubblici ed economici, che, compatibilmente con le disposizioni dell'Unione europea, apporti nuove risorse, con modalità e strumenti in grado di condizionare l'elaborazione del nuovo piano, in particolare su ricerca ed innovazione di prodotto, e di verificarne l'attuazione;

a favorire, in accordo con le regioni interessate, la creazione di distretti dell'auto nei territori dove sono presenti stabilimenti diretti ed indotto dell'auto;

a favorire, nel settore dell'indotto, oggi ancora troppo parcellizzato e Fiat/dipendente, «piani territoriali», in grado di connettere le realtà produttive con tutte le strutture di ricerca e di investimenti territoriali (università, enti locali, formazione, istituti di credito ed altri) esistenti, e a destinarvi risorse, in particolare per la ricerca e l'innovazione di prodotto, fon-

damentali per combattere il declino industriale, che la crisi Fiat sta paurosamente accelerando;

a dichiarare lo stato di crisi del settore dell'indotto e dei servizi legati all'auto, adottando iniziative volte a prevedere l'estensione degli ammortizzatori sociali in tutte le realtà produttive, anche sotto i quindici dipendenti;

ad adottare iniziative perché si giunga al rinnovo del parco pubblico dei mezzi di trasporto collettivi (*autobus*) e delle flotte pubbliche, con incentivi finalizzati esclusivamente all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (nuovi propulsori e combustibili alternativi);

a verificare se esistano, sia a livello nazionale che internazionale, operatori economici ed industriali, disponibili ad entrare nel capitale Fiat, a fronte di un nuovo piano di rilancio e sviluppo;

a farsi promotore, presso l'Unione europea, della definizione di un piano per l'auto che favorisca l'attivazione di sinergie tra tutti i soggetti (pubblici e privati) che fanno ricerca, in particolare su nuovi propulsori e combustibili alternativi, con l'obiettivo di mettere a disposizione delle industrie europee i risultati, accelerando quindi un processo di produzione a basso impatto ambientale, rendendo contemporaneamente più competitiva la produzione automobilistica continentale.

(1-00121) « Diliberto, Armando Cossutta, Rizzo, Franci, Bellillo, Petrella, Pistone, Maura Cossutta, Sgobio, Vertone ».

(19 novembre 2002)

La Camera,

premessi che:

l'industria dell'automobile — come è testualmente affermato anche nel documento conclusivo approvato dalla X Commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati il 30 luglio 2002, al termine dell'indagine

conoscitiva sulla crisi del settore auto — rappresenta il comparto più significativo dell'industria manifatturiera nazionale e fornisce un contributo di estrema importanza per quanto riguarda l'attività di ricerca e sviluppo, l'introduzione di nuove tecnologie e la creazione dell'occupazione;

l'industria dell'automobile italiana è concentrata nella Fiat;

quest'ultima conosce una crisi di proporzioni senza precedenti. È continua e procede in modo accelerato la perdita di quote di mercato internazionale e interno (infatti, il marchio Fiat è passato in Europa dal 10,1 per cento del 1990 al 7,2 per cento del 2001, sino a toccare il 6,8 per cento nel 2002; la quota del marchio Lancia, pari al 2,3 per cento nel 1990 è scesa all'1 per cento nel 2001 e allo 0,8 per cento nei primi quattro mesi del 2002; il marchio Alfa Romeo è passato tra il 1990 e il 2002 dal 1,5 per cento all'1,3 per cento; la quota Fiat è scesa in Italia dal 36 per cento del 1990 al 24 per cento dei primi quattro mesi del 2002; quella della Lancia dal 9,9 per cento al 4,4 per cento; quella Alfa Romeo dal 5,6 per cento al 3,7 per cento). La Fiat ha proceduto ad una riduzione dell'occupazione che nell'ultimo ventennio del precedente secolo ha interessato decine e decine di migliaia di unità di lavoratori (solo negli stabilimenti torinesi in quel periodo l'occupazione è diminuita di quasi centomila unità), malgrado il rilevantissimo impegno della finanza pubblica speso in vari modi a sostenere l'azienda (che, secondo la Commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati non è inferiore agli undici mila miliardi di vecchie lire solo negli ultimi dieci anni, valutazione che i sottoscrittori del presente atto di indirizzo considerano in difetto);

l'accordo tra il gruppo Fiat e *General Motors* non ha prodotto risultati positivi dal punto di vista produttivo e occupazionale, anzi ha accompagnato e accelerato i processi negativi su entrambi

i terreni ed ha tolto da Fiat e dal nostro Paese la produzione dei motori a benzina;

la proprietà e il *management* del gruppo Fiat si dimostrano sempre meno interessati alla produzione automobilistica e potenziano l'impegno e la diversificazione delle iniziative del gruppo verso altri settori, dalle assicurazioni all'energia;

il piano industriale della Fiat è stato respinto da tutti i sindacati e prevede la messa in cassa integrazione straordinaria non a rotazione per 8.100 lavoratori per la durata di un anno, con la sospensione della produzione, e quindi la prospettiva della chiusura definitiva di stabilimenti che hanno fatto la storia industriale del gruppo, quali quelli di Arese e di Termini Imerese;

l'azienda — fatto che non ha precedenti — ha poi dichiarato che oltre la metà dei lavoratori sospesi, quindi oltre 4.000, non ha alcuna possibilità di rientrare al lavoro, configurando così un procedimento di messa in mobilità e di licenziamento collettivo in luogo di una sospensione con integrazione salariale;

tutto questo sembra preludere ad un'eliminazione di produzioni, di siti produttivi e di occupazione considerati sgraditi alla *General Motors*, al fine di vendere a quest'ultima alle condizioni ad essa più gradite. Come si sa, infatti, in base all'accordo stipulato con la *General Motors*, il gruppo Fiat avrà la possibilità di esercitare nel 2004 il diritto di opzione circa la vendita del rimanente 80 per cento del capitale Fiat alla stessa *General Motors*. Non è un caso che le scadenze per la creazione, costruzione e commercializzazione di nuovi modelli, previsti nel piano industriale, si concentrino tutte nel 2005;

quindi, appare del tutto disatteso l'auspicio contenuto nel documento parlamentare prima richiamato, in base al quale il gruppo Fiat dovrebbe essere chiamato ad assumere iniziative rapide e chiarificatrici, al fine di evitare che il Paese si

ritrovi privo nel 2004 di una presenza industriale di estrema, e sarebbe meglio dire esclusiva, rilevanza nel settore automobilistico;

il comportamento fin qui tenuto dal Governo appare del tutto inadeguato a fronteggiare una crisi di tali proporzioni che rischia di privare il nostro sistema industriale di un altro punto di eccellenza e di competitività, dopo l'abbandono di chimica, farmaceutica, telecomunicazioni, informatica e avionica;

impegna il Governo

a respingere le richieste di procedura di sospensione dal lavoro di 8.100 lavoratori per un anno a zero ore proposte dall'azienda, in modo da consentire la distribuzione dell'attività produttiva tra tutti gli stabilimenti attraverso interventi sugli orari e le turnazioni, che prevedano l'intervento di misure e ammortizzatori sociali, quali la rotazione della cassa integrazione e i contratti di solidarietà, tali da scongiurare i licenziamenti, in modo da non allontanare per un periodo così lungo e continuato i lavoratori dai luoghi di produzione e da garantire la continuità del reddito per i lavoratori dell'indotto, anche con misure straordinarie, laddove gli stessi, in base alla legislazione vigente, fossero privi di ogni forma di intervento di sostegno al reddito;

a prevedere un impegno pubblico tale da garantire la sostanziale e prevalente pubblicizzazione dell'azienda, fino all'acquisizione integrale della proprietà della Fiat auto, per impedire la svendita dell'intera industria automobilistica del nostro Paese al colosso americano della *General Motors*;

a promuovere l'istituzione di un fondo gestito da un'agenzia a maggioranza pubblica, con la partecipazione degli enti locali, per la progettazione e l'innovazione della mobilità delle persone e delle cose sul territorio, urbano e extraurbano, e quindi dei tipi e degli usi dell'automobile,

e per intensificare la ricerca e la sperimentazione nel campo dei motori ecocompatibili, come quello all'idrogeno;

a favorire una profonda riorganizzazione del lavoro nel settore, con l'immediato obiettivo di una difesa dell'occupazione attraverso la riduzione strutturale stabile dell'orario di lavoro, almeno a 35 ore settimanali a parità di retribuzione.

(1-00122) « Bertinotti, Alfonso Gianni, Giordano, Deiana, Titti De Simone, Mantovani, Mascia, Pisapia, Russo Spena, Valpiana, Vendola ».

(19 novembre 2002)

La Camera,

premessi che:

la crisi del gruppo FIAT ha origini remote e deriva da scelte strategiche volte a concentrare la presenza dell'azienda a livello nazionale ed in alcuni paesi emergenti e dell'est europeo, rinunciando a competere sui mercati dei paesi occidentali più avanzati attraverso i necessari investimenti in nuove tecnologie ed in nuovi prodotti;

le attuali difficoltà del gruppo si manifestano quando il mercato internazionale dell'auto attraversa una fase di stagnazione e risulta caratterizzato da un'accentuata competizione, una bassa redditività ad una elevata sovrapproduzione;

in questo quadro, già di per sé negativo per tutti i produttori, la FIAT ha perso in questi ultimi anni significative quote di mercato nei confronti di tutti i principali concorrenti alcuni dei quali, esemplare il caso di *Citroen* e *Peugeot*, dopo avere affrontato con successo complessi processi di ristrutturazione e di riorganizzazione aziendale, hanno invece incrementato i volumi produttivi ed occupano oggi posizioni di primo piano;

l'industria automobilistica, di cui la FIAT rappresenta la massima espressione alimentando tra l'altro, in larga misura l'indotto del settore, costituisce il comparto più significativo dell'industria manifatturiera nazionale e fornisce un contributo di fondamentale importanza per quanto riguarda la creazione di occupazione nonché in termini di attività di ricerca e sviluppo e di introduzione di nuove tecnologie a beneficio dell'intero sistema produttivo;

bisogna operare in ogni direzione per mantenere in Italia un'industria automobilistica forte e, quindi, l'intero ciclo di produzione dell'automobile ed in primo luogo la direzione dei marchi, della ricerca e dello sviluppo;

l'attuale piano industriale del gruppo, come rilevato dalle organizzazioni sindacali, da esponenti del Governo e da numerosi esperti indipendenti, appare inadeguato per quanto concerne la tempistica prevista per il lancio dei nuovi modelli e l'adeguamento della rete distributiva;

l'attuale stato del gruppo FIAT è, in larga misura, insieme causa ed effetto di una strategia di diversificazione degli investimenti dagli esiti tutt'altro che soddisfacenti e che ha, al contrario, contribuito in maniera determinante ad elevare il livello dell'indebitamento;

il rilancio del settore auto del gruppo FIAT può avvenire solo se, consapevole della necessità di una decisa inversione di tendenza, la proprietà sceglie di concentrarsi sul *core business*, dismettendo le partecipazioni non strategiche e colmando il *gap* in termini di investimenti nelle innovazioni di prodotto, ed innanzitutto in ricerca e sviluppo, che caratterizza attualmente la FIAT rispetto a tutti i maggiori produttori europei;

la crisi della FIAT che ha radici profonde e natura strutturale, potrà essere superata e l'azienda, allo stato affetta da un'elevata sovracapacità produttiva, potrà

conoscere una nuova fase di crescita solo avviando un processò di profondo rinnovamento:

impegna il Governo

a vigilare affinché i vertici del gruppo definiscano un piano industriale ed un piano di ristrutturazione che forniscano precise garanzie in termini di rilancio e di sviluppo dell'azienda ed evidenzino, in particolare, la determinazione a procedere alla cessione degli *asset* non strategici per concentrarsi sul settore automobilistico accelerandone il rinnovamento;

a garantire che i predetti piani assicurino la permanenza in Italia di un polo produttivo unitario che, facendo leva su marchi di elevato contenuto tecnologico, nonché di grande attrattiva e notorietà, quali Ferrari, Maserati e Alfa Romeo, continui a sviluppare quelle capacità progettuali, di sperimentazione produttiva e di applicazione tecnologica che rappresentano il « cervello » dell'industria automobilistica;

a verificare che il contenuto dei piani in questione sia condiviso dalle banche creditrici, con particolare riferimento al livello degli investimenti ed alla quota dei proventi derivanti dalle cessione delle partecipazioni non strategiche che dovranno essere destinati alla riduzione del livello di indebitamento, favorendo, con le modalità ritenute più opportune, l'individuazione di nuove fonti di finanziamento private;

a chiedere alla FIAT precise garanzie e ad effettuare specifici interventi affinché l'attivazione degli ammortizzatori sociali, che appare ormai necessaria al fine di consentire di affrontare con successo la crisi del gruppo evitando il ricorso ai licenziamenti, non comporti la perdita del posto di lavoro da parte delle maestranze interessate;

a tal fine la FIAT dovrà impegnarsi a reimpiegare, al termine del periodo di

cassa integrazione, la massima parte dei lavoratori coinvolti e dovranno essere altresì promosse le seguenti misure:

a) eventuale riconversione degli stabilimenti (in nessun caso bisognerà consentire la semplice chiusura) a produzioni industriali affini al settore dell'auto (componentistica, rinnovo e smaltimento di autoveicoli ed altre), assicurando a tutti i lavoratori attualmente occupati la conservazione del posto di lavoro e tenendo altresì presente gli effetti di tali processi sui lavoratori dell'indotto;

b) ricorso agli strumenti della programmazione negoziata (accordi di programma, contratti di programma, contratti d'area, patti territoriali) ed alle risorse comunitarie con specifico riferimento alle aree, comprese quello dell'indotto, interessate dalla crisi della FIAT;

c) attivazione mirata di tutti gli strumenti formativi finalizzata alla permanenza nel mercato del lavoro dei lavoratori dell'azienda e dei lavoratori dell'indotto interessati;

a promuovere interventi di sostegno all'attività di ricerca e sviluppo mirati al settore dell'automobile, alle grandi ed alle piccole e medie imprese, con l'obiettivo, in particolare, di coinvolgere i centri di ricerca universitari e di avviare iniziative miste, pubblico-private, con finalità specifiche di ricerca applicata alla tecnologia autoveicolistica ed orientate, tra l'altro, ai profili del risparmio energetico, eco-ambientali, ai nuovi propulsori, ai nuovi materiali ed alla sicurezza dei veicoli.

(1-00129) (*nuova formulazione*) « Volontè, Tabacci, Giuseppe Drago, Mongiello, Ciro Alfano, Dorina Bianchi, Grillo, Mereu, Peretti, Tanzilli ».

(25 novembre 2002)

La Camera dei Deputati,

premesso che:

la crisi dell'industria automobilistica italiana dipende innanzitutto da una

fase recessiva del mercato a livello mondiale ma anche dalle politiche assistenzialiste dei precedenti Governi e, non ultimo, da alcuni errori strategici e gestionali compiuti a partire dagli anni '90 dalla proprietà e dal *management* del gruppo del Lingotto;

l'importanza dell'industria dell'auto nel nostro Paese é emersa in termini molto chiari nel corso dell'indagine conoscitiva svolta dalla X Commissione permanente (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei Deputati ed è ben riepilogata nel documento conclusivo del 30 luglio 2002;

negli ultimi anni il gruppo FIAT ha concentrato la propria presenza nel mercato nazionale e nei Paesi emergenti con particolare attenzione all'Est europeo ed all'America Latina;

nell'anno in corso si stanno registrando flessioni della domanda di automobili del 5 per cento in Europa, del 15 per cento in Italia, del 20 per cento in Polonia, del 57 per cento in Turchia e del 12 per cento in Brasile, solo per citare alcuni dei territori nei quali l'industria italiana ha concentrato i propri investimenti;

dalla fine del 2001 il gruppo FIAT ha assunto una serie di provvedimenti di carattere industriale e finanziario diretti a contrastare la crisi, con particolare riguardo all'indebitamento che nel primo trimestre del 2002 ammontava a 6,6 miliardi di Euro;

le difficoltà della casa automobilistica italiana iniziarono in verità nella seconda metà del passato decennio, come è testimoniato da un risultato negativo della gestione caratteristica a partire già dall'esercizio 1998, nonostante gli interventi adottati dal Governo dell'epoca a sostegno della domanda di mercato, e poi mantenutosi costantemente negativo con ampiezza anzi progressivamente crescente;

gli organici del gruppo FIAT Auto diminuirono di conseguenza, scendendo dalle circa 115 mila unità di metà degli

anni Novanta a 82.553 a fine 1999, 74.292 a fine 2000, 59.126 a fine giugno 2001, dunque dimezzandosi in sei anni nonostante le politiche attente all'occupazione intraprese dai Governi precedenti, per giungere poi a 54.860 unità a fine giugno 2002;

nel corso del 2001 sono state cedute alcune attività di Magneti Marelli, sono stati deliberati l'aumento di capitale di FIAT S.p.A., la quotazione in Borsa della Ferrari, e la cessione a fermo di parte di quest'ultima; inoltre FIAT ha stipulato un'intesa complessiva con il sistema del credito perseguendo una strategia di rafforzamento finanziario;

un ruolo fondamentale nell'azione di ristrutturazione è attribuito all'alleanza con *General Motors* che pone FIAT Auto nella condizione di competere con vantaggi di costo accedendo alle risorse globali del principale costruttore di automobili del mondo;

la vigente legislazione europea e le esperienze passate impediscono di concepire interventi pubblici di sostegno all'industria automobilistica con effetti certi e duraturi; si rammentano in particolare i provvedimenti di rottamazione che hanno favorito tutte le case, determinando un rimbalzo negativo a termine senza incidere sulla competitività dell'impresa nazionale, mentre i recenti eco-incentivi sono apparsi strumento più adeguato finalizzato agli obiettivi di riduzione dell'impatto negativo del mercato e che ha favorito il rinnovo di un parco auto circolante più compatibile con le esigenze ambientali;

considerato che:

una politica industriale per il comparto automobilistico deve stimolare l'innovazione e la trasformazione delle imprese, agendo sulla leva della ricerca e dello sviluppo al fine di favorire l'aggiornamento tecnologico;

la FIAT Auto ha presentato un piano di ristrutturazione dell'azienda volto al risanamento della gestione economica e

al rilancio industriale essenzialmente basato su: investimenti annui tra il 2003 e il 2005 pari a 1.100 milioni di euro in ricerca e sviluppo e a 1.500 milioni di euro in nuove immobilizzazioni tecniche materiali, per un totale di 2.600 milioni di euro ogni anno; il lancio di numerosi modelli nuovi di auto e altri, frutto di *restyling*; il miglioramento della qualità del prodotto e dei sistemi di vendita; l'aumento del grado di utilizzo della capacità produttiva installata attraverso la riduzione transitoria di quest'ultima, una conseguente ulteriore riduzione degli organici che scenderebbero a 50.557 unità al 1° luglio 2003, il ricorso alla cassa integrazione guadagni e alla mobilità;

il Governo ha tempestivamente avviato un tavolo di consultazione con l'azienda e le parti sociali ed ha intrapreso una verifica della rispondenza dei contenuti del piano agli interessi del Paese;

impegna il Governo

a verificare le azioni messe in campo da FIAT Auto contengano i presupposti affinché, ove realizzate, il gruppo possa uscire dall'emergenza economico-finanziaria, presupposto questo imprescindibile per un successivo ulteriore rilancio dell'industria dell'auto in Italia;

a concedere le procedure relative alla cassa integrazione guadagni esclusivamente a seguito dell'impegno di FIAT a fissare una data certa per la ripresa produttiva di Termini Imerese e di Arese;

a valutare ipotesi di riconversione industriale solo attraverso strumenti di programmazione negoziata con il coinvolgimento delle regioni interessate;

a vigilare sul forte e crescente coinvolgimento delle banche nei confronti delle vicende del sistema industriale, affinché le stesse accompagnino lo sviluppo del comparto produttivo più significativo del Paese, con particolare attenzione alle

piccole e medie imprese dell'indotto che gravita intorno al mondo FIAT;

a garantire adeguati strumenti di sostegno alla ricerca ed all'innovazione tecnologica con particolare riguardo alle aziende dell'indotto dell'industria automobilistica;

a mantenere aperto con l'azienda e le parti sociali un tavolo di confronto, dove misurare i progressi realizzati, stemperando in tal modo le tensioni di carattere sociale che rischiano di risultare controproducenti rispetto a possibili partecipazioni straniere e alla necessità più complessiva di attirare in Italia possibili investimenti;

a sviluppare azioni di *marketing* territoriale per attirare investimenti produttivi anche di industrie estere nelle aree con maggiori difficoltà occupazionali;

ad adoperarsi in ogni modo affinché i programmi di investimento pubblico nelle infrastrutture possano da un lato attenuare il problema occupazionale, e dall'altro migliorare la competitività dello stesso settore;

a valutare l'opportunità di adottare iniziative normative volte a prorogare per un anno o almeno per sei mesi le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, al fine di sostenere ulteriormente la domanda di autoveicoli, nonché iniziative volte a sopprimere del tutto l'imposta di bollo e gli emolumenti dovuti agli uffici del Pubblico Registro, utilizzando come relativa copertura finanziaria i maggiori introiti IVA derivanti dal maggior sviluppo dell'attività di sostituzione del parco auto che una simile riforma renderebbe possibile.

(1-00130) « Elio Vito, La Russa, Volontè, Cè, Moroni ».

(25 novembre 2002)

**(Risoluzioni - Sezione 2)**

La Camera,

considerato che:

le sorti dell'industria automobilistica italiana coincidono con quelle della Fiat; che quest'ultima versa in una gravissima crisi che può portare ad una svendita della medesima al colosso americano General Motors;

che il piano industriale avanzato da Fiat precede la messa in cassa integrazione a zero ore per un anno per ottomilacento lavoratori, per oltre la metà dei quali viene espressamente previsto il non rientro in azienda, e comporta la chiusura degli stabilimenti di Arese e di Termini Imerese;

che il suddetto piano è stato rifiutato da tutti i sindacati;

che nel paese si è aperto un aspro conflitto sociale per la difesa del posto di lavoro degli occupati Fiat e dell'industria automobilistica italiana;

che il nostro paese, se la crisi della Fiat dovesse portare ad un suo smembramento, perderebbe un altro punto importante nella produzione industriale mondiale, dopo la chimica, la farmaceutica, l'avionica, l'informatica;

che una soluzione di questo genere farebbe retrocedere la posizione del nostro paese nell'ambito dei paesi industrializzati e sviluppati;

impegna il Governo a:

chiedere una modifica sostanziale del piano industriale proposto da Fiat;

respingere la richiesta di cassa integrazione avanzata dall'azienda in assenza della modifica del citato piano industriale;

evitare la chiusura di stabilimenti e di siti produttivi e l'allontanamento duraturo dei lavoratori dagli stessi;

tutelare i lavoratori dell'indotto, con particolare attenzione a quelli privi di ammortizzatori sociali, con le necessarie misure, anche straordinarie;

a rispondere positivamente, anche con gli opportuni interventi pubblici, alle proposte unitariamente avanzate dai sindacati confederali e di categoria in difesa dei lavoratori, della continuazione della produzione industriale e in merito ad un nuovo assetto proprietario, a sostegno e a garanzia della soluzione della gravissima crisi apertasi nel settore e per rilanciare la ricerca e gli investimenti su modelli eco-compatibili di mobilità sul territorio.

(6-00040) « Alfonso Gianni, Cento, Grandi, Bertinotti, Giordano, Russo Spena, Mascia, Valpiana, Titti De Simone, Pisapia, Mantovani, Deiana, Vendola, Gaspèroni, Bersani, Agostini, Innocenti, Ruzzante, Migra, Lumia, Amici, Quartiani, Buglio, Rossiello, Benvenuto, Gambini, Panattoni, Folena, Buffo, Fumagalli, Duca, Mussi, Carboni, Finocchiaro, Pecoraro Scanio, Zanella, Maura Cossutta, Bellillo ».

La Camera,

considerato che:

la crisi della Fiat desta crescente preoccupazione, sia sul piano economico sia sul piano sociale assumendo particolare gravità in quelle zone, come il Mezzogiorno, già gravate da una situazione di elevata tensione sociale;

la crisi della Fiat, rappresenta un pericolo, per il carattere strategico e centrale del settore auto, per il peso della Fiat nell'attività di ricerca e produzione e nella competitività, per la stessa permanenza dell'Italia nel gruppo dei paesi più industrializzati;

le scelte di strategia nei trasporti attuate nel nostro Paese hanno sempre

privilegiato la mobilità su strada rispetto a quella su rotaia, quindi un trasporto individuale privato a scapito di quello pubblico collettivo, con un conseguente aggravio dell'inquinamento ambientale e del traffico;

il piano presentato si caratterizza principalmente per un obiettivo di risanamento finanziario, a discapito dei posti di lavoro, stante il pesante livello di indebitamento dell'azienda e non traspare una reale volontà di rilancio del settore produttivo da parte della proprietà, con l'opzione di vendita del settore auto che è l'unico risultato perseguito dall'accordo con General Motors;

impegna il Governo

a respingere la richiesta di cassa integrazione avanzata dall'azienda in assenza di modifica del piano industriale i cui obiettivi non siano limitati al solo risanamento finanziario, ma ad una concreta possibilità di rilancio dell'industria e di salvaguardia dell'occupazione;

a concedere le procedure relative alla cassa integrazione guadagni esclusivamente a seguito dell'impegno di FIAT a fissare una data certa per la ripresa produttiva di Termini Imerese e di Arese e a mantenere in funzione tutte le sedi produttive;

a pretendere che l'azienda elabori, nei tempi più rapidi possibili, un nuovo piano industriale che, tenendo conto delle mutate esigenze del mercato automobilistico, preveda un progetto di riconversione degli stabilimenti in attività finalizzate alla produzione di veicoli basati su propulsori e combustibili non inquinanti, come l'idrogeno, e di mezzi di trasporto che privilegino la mobilità su rotaia al posto di quella su gomma;

a garantire adeguati strumenti di sostegno alla ricerca ed all'innovazione tecnologica con particolare riguardo alle aziende dell'indotto dell'industria automobilistica;

a favorire il confronto tra azienda e parti sociali, accogliendo come base la piattaforma unitaria predisposta dai sindacati in difesa dei lavoratori e dell'azienda;

a promuovere soluzioni, già adottate in altri paesi europei, come forme contrattuali di solidarietà anche con eventuali riduzioni dell'orario di lavoro, al fine di garantire il mantenimento dei posti di lavoro, e di individuazione di un reddito di cittadinanza, al fine di non rimandare il problema dei licenziamenti alla prossima crisi.

(6-00041) (*Ulteriore formulazione*) « Cima, Boato, Pecoraro Scanio, Bulgarelli, Cento, Lion, Zanella ».

**DISEGNO DI LEGGE: DISPOSIZIONI PER L'ASSESTAMENTO  
DEL BILANCIO DELLO STATO E DEI BILANCI DELLE AMMI-  
NISTRAZIONI AUTONOME PER L'ANNO FINANZIARIO 2002 (AP-  
PROVATO DALLA CAMERA E MODIFICATO DAL SENATO)  
(2923-B)**

**(A.C. 2923-B — Sezione 1)**

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE  
ED ANNESSE TABELLE NEL TESTO  
DELLA COMMISSIONE IDENTICO A  
QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 1.

*(Disposizioni generali).*

1. Nello stato di previsione dell'entrata, negli stati di previsione dei Ministeri e nei bilanci delle Amministrazioni autonome, approvati con legge 28 dicembre 2001, n. 449, sono introdotte, per l'anno finanziario 2002, le variazioni di cui alle annesse tabelle.

## TABELLA N. 1

## STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA

Unità previsionale di base		Variazioni	
Numero	Denominazione	Alla previsione di competenza	Alla autorizzazione di cassa
<b>1</b>	<b>POLITICHE FISCALI</b>		
1.1	<i>Entrate tributarie</i>		
1.1.1	<b>IRPEF</b>		
1.1.1.2	Entrate derivanti dall'attività di accertamento e controllo	-950.000.000	-100.000.000
1.1.2	<b>IRPEG</b>		
1.1.2.1	Entrate derivanti dall'attività ordinaria di gestione	-6.905.000.000	-6.905.000.000
1.1.2.2	Entrate derivanti dall'attività di accertamento e controllo	-850.000.000	-90.000.000
1.1.8	<b>IVA SU SCAMBI INTERNI E INTRACOMUNITARI</b>		
1.1.8.1	Entrate derivanti dall'attività ordinaria di gestione	-2.541.000.000	-2.541.000.000
1.1.8.2	Entrate derivanti dall'attività di accertamento e controllo	-1.200.000.000	-125.000.000
1.1.11	<b>IVA SU IMPORTAZIONI</b>		
1.1.11.1	Entrate derivanti dall'attività ordinaria di gestione	-2.766.000.000	-2.766.000.000
1.1.12	<b>ACCISA E IMPOSTA ERARIALE DI CONSUMO SUGLI OLI MINERALI, LORO DERIVATI, PRODOTTI ANALOGHI E RELATIVE SOVRIMPOSTE DI CONFINE</b>		
1.1.12.1	Entrate derivanti dall'attività ordinaria di gestione	-1.192.000.000	-1.192.000.000

(segue: testo modificato dal Senato della Repubblica).

## TABELLA N. 2

### STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Unità previsionale di base		Variazioni	
Numero	Denominazione	Alla previsione di competenza	Alla autorizzazione di cassa
3	TESORO		
3.1	<i>Spese correnti</i>		
3.1.2	INTERVENTI		
3.1.2.43	Contratti di programma (Nuova istituzione)	232.410.000	232.410.000
4	RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO		
4.1	<i>Spese correnti</i>		
4.1.2	<b>INTERVENTI</b>		
4.1.2.1	<b>Fondo sanitario nazionale</b>	<b>219.110.114</b>	<b>219.110.114</b>
4.1.5	ONERI COMUNI		
4.1.5.2	Altri fondi di riserva	- 596.636.396	- 655.756.794
4.1.5.4	Fondi da ripartire per oneri di personale	2.711.838	2.711.838
4.1.5.10	Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine	- <b>477.216.838</b>	- <b>477.216.838</b>

## TABELLA N. 14

STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO  
PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

Unità previsionale di base		Variazioni	
Numero	Denominazione	Alla previsione di competenza	Alla autorizzazione di cassa
<b>3</b>	<b>BENI LIBRARI E ISTITUTI CULTURALI</b>		
3.1	<i>Spese correnti</i>		
3.1.2	<b>INTERVENTI</b>		
3.1.2.1	Enti ed attività culturali	258.228	258.422
<b>9</b>	<b>PATRIMONIO STORICO, ARTISTICO E DEMOETNOANTROPOLOGICO</b>		
9.1	<i>Spese correnti</i>		
9.1.1.0	<b>FUNZIONAMENTO</b>	-258.228	4.818.655

Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.

€ 0,93

Stampato su carta riciclata ecologica



\*14ALA0002300\*