

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

776^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 17 FEBBRAIO 2000

(Notturna)

Presidenza del presidente MANCINO

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-X

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-37

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 39-76

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 77-85

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

CONGEDI E MISSIONI Pag. 1

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 1

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

(4475) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):

PRESIDENTE 2, 3, 6 e *passim*
Vedovato (DS), relatore
2, 18, 20 e *passim*

LAURO (FI) 3, 6, 20 e *passim*

GUBERT (Misto-Centro) 6, 8, 20

* SARTO (Verdi) 8, 21

VERALDI (PPI) 10

GERMANÀ (FI) 11

CARPINELLI (DS) 12

BORNACIN (AN) 13, 22, 23 e *passim*

CASTELLI (LFNP) 14

ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione 18, 20, 22 e *passim*

NOVI (FI) 30

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo 23, 26, 31 e *passim*

Verifica del numero legale 30

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 36

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI VENERDÌ 18 FEBBRAIO 2000 Pag. 37

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 4475:

Ordini del giorno 1, 2, 3, 4, 5 e 6 39

Articolo unico del disegno di legge di conversione e modificazioni apportate dalla Camera dei deputati 43

Decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484:

Articolo 1, emendamenti e ordini del giorno 8 e 9 47

Articolo 2 70

Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 2 70

Articoli 2-bis e 3 76

ALLEGATO B

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA 77

GRUPPI PARLAMENTARI

Variazioni nella composizione 85

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 85

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Centro Cristiano Democratico: CCD; Unione Democratici per l'Europa-UDEUR: UDEUR; Forza Italia: FI; Lega Forza Nord Padania: LFNP; Partito Popolare Italiano: PPI; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS; Verdi-l'Ulivo: Verdi; Misto: Misto; Misto-Comunista: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista Progressisti: Misto-RCP; Misto-Liga Alleanza Autonomista-Veneto: Misto-Liga; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-I Democratici-L'Ulivo: Misto-DU; Misto-Lega delle Regioni: Misto-LR; Misto-II Centro-Unione Popolare Democratica: Misto-Centro; Misto-Autonomisti per l'Europa: Misto-APE; Misto-Centro Riformatore: Misto-CR; Misto-Partito Sardo d'Azione: Misto-PSd'Az; Misto-Lista Pannella: Misto-LP.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del presidente MANCINO

La seduta inizia alle ore 21,02.

Il Senato approva il processo verbale della seduta notturna del 17 dicembre 1999.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 21,04 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

(4475) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

PRESIDENTE. Autorizza il senatore Vedovato a svolgere la relazione orale.

VEDOVATO, *relatore*. Il decreto-legge mira a rendere utilizzabili i finanziamenti previsti dalla legge n. 454 del 1997, di riforma del comparto, su cui la Comunità europea aveva sollevato alcuni rilievi in parte già recepiti nel disegno di legge n. 5527 all'esame della Camera dei deputati. Le modifiche introdotte mirano sostanzialmente a garantire una

maggior funzionalità dell'intero comparto. C'è peraltro da lamentare i tempi troppo ristretti concessi al Senato per l'esame del decreto, anche se in Commissione si è potuto registrare da parte di tutte le forze politiche un atteggiamento responsabile volto a garantirne la tempestiva conversione. (Applausi dai Gruppi DS e PPI).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LAURO (FI). Sarebbe opportuno stigmatizzare il comportamento della Camera dei deputati, poco rispettoso dell'altro ramo del Parlamento. Sin dal 1998, con l'interrogazione 4-10461, aveva evidenziato il rischio dei possibili rilievi da parte dell'Unione europea; meglio farebbe quindi l'Esecutivo a prestare maggior attenzione alle iniziative dell'opposizione, visto che ora è stato costretto all'emanazione di un decreto-legge. Nel frattempo, il Parlamento non ha potuto conoscere gli accordi raggiunti tra il Governo e la Comunità europea. Forza Italia, vista la pratica impossibilità di apportarvi dei miglioramenti, non potrà che astenersi sul provvedimento in esame, che inspiegabilmente recepisce solo in parte alcune norme del disegno di legge all'esame della Camera. Il Governo dovrà comunque assumersi la piena responsabilità dell'eventuale inefficacia di un provvedimento mal preparato ed esaminato frettolosamente.

L'ordine del giorno n. 1 mira poi a favorire lo sviluppo della settore del cabotaggio marittimo. Dà infine per illustrati gli ordini del giorno nn. 2 e 3.

PRESIDENTE. Condivide il rammarico per i tempi ristretti concessi al Senato, anche a motivo dell'assenza nel Regolamento della Camera di una norma volta a garantire un'equa ripartizione dei tempi di esame dei decreti-legge tra i due rami del Parlamento.

GUBERT (Misto-Centro). È favorevole a misure che riducano l'impatto del trasporto su gomma ed aumentino la sicurezza. L'ordine del giorno n. 4 tende a favorire il passaggio dal trasporto su gomma a quello su ferrovia attraverso il valico del Brennero. Occorrerà poi rivedere il sistema degli eco-punti affinché non siano penalizzate le piccole e medie imprese di trasporto, nonché velocizzare il rinnovo della concessione per l'autostrada del Brennero.

SARTO (Verdi). Da sempre i Verdi sostengono l'impossibilità di proseguire con un sistema di incentivi che privilegia il trasporto su gomma. Anche i limiti imposti dalla Comunità europea favoriscono ora il riequilibrio intermodale del trasporto. Il provvedimento è finalizzato ad una maggior sicurezza e ad ottenere un minor livello di emissioni inquinanti, nonché una minore capacità di trasporto dei soggetti che si aggregano. Sarà complessivamente necessario sviluppare comunque il trasporto ferroviario ed il cabotaggio, definire *standard* che possano valere per tutti (a livello comunitario, ma anche a livello internazionale), nonché stipulare intese

che suddividano a livello internazionale i costi del trasporto su gomma. Con tali argomentazioni, intende illustrato l'ordine del giorno n. 6.

VERALDI (PPI). La necessità di riforma del settore dell'autotrasporto richiedeva incentivi per le piccole imprese, per il rinnovo del parco mezzi, per ridurre il numero delle imprese monoveicolari e per favorire il trasporto combinato. La parte più importante del disegno di legge n. 5527 è stata recepita o dalla legge finanziaria o dal presente provvedimento, che è strumento indispensabile per garantire l'attuazione della legge n. 454 del 1997, nonché per consentire l'adeguamento dell'impianto normativo alla legislazione europea. Pertanto il PPI voterà a favore. (*Applausi dai Gruppi PPI e DS e del senatore Mundi*).

CARPINELLI (DS). Il decreto-legge risponde alla necessità di modernizzazione del settore e di suo adeguamento alla normativa europea, nonché all'opportunità di equilibrare tra loro l'autotrasporto, il livello di inquinamento, una maggiore sicurezza ed il trasporto combinato. Esso realizza le tre esigenze di rendere spendibili i 1.800 miliardi della legge n. 454, di rimuovere i rilievi della Comunità europea e di onorare il Protocollo di intesa stipulato dal Governo con le categorie interessate nel novembre dello scorso anno. La mancanza di un'ampia delegificazione nel settore ha determinato uno «spezzettamento» legislativo; peraltro, oggi il Senato non può apportare il proprio contributo per i tempi ristretti che gli sono concessi. Comunque, dando per illustrato l'ordine del giorno n. 5, dichiara che il Gruppo DS voterà a favore. (*Applausi dai Gruppi DS e PPI*).

BORNACIN (AN). È preoccupante che il contingentamento dei tempi in Senato non porti più ad una suddivisione per ciascun Gruppo parlamentare, bensì fra la maggioranza, l'opposizione ed il Gruppo Misto. Quanto al merito del provvedimento, rientra nella responsabilità del Governo il fallimento della riforma del settore dell'autotrasporto, nonché il blocco del piano generale dei trasporti dopo l'esame congiunto nelle Commissioni di merito dei due rami del Parlamento. Ciò nonostante, Alleanza Nazionale si asterrà sul provvedimento per consentire alle categorie interessate di usufruire dei finanziamenti previsti per 1.800 miliardi. (*Applausi dal Gruppo AN*).

CASTELLI (LFNP). Più che di fallimento, sarebbe realistico parlare di assenza di una politica per l'autotrasporto del Governo, che tenta oggi di intervenire, non solo in considerazione degli obblighi comunitari, ma soprattutto per porre rimedio alle lacune della riforma del 1997 che non è mai veramente decollata. Tuttavia, per non perdere quest'ulteriore occasione, la Lega Nord ha presentato diversi emendamenti alla Camera dei deputati; risulta in particolare incomprensibile la mancata approvazione della proposta riduzione delle accise sul gasolio per garantire migliori con-

dizioni di concorrenza alle imprese di autotrasporto nazionali. Annuncia infine l'astensione del suo Gruppo. (*Applausi dal Gruppo LFNP*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

VEDOVATO, *relatore*. È opportuno che la legge n. 454 del 1997 diventi operativa, poiché la precedente riforma complessiva risale ormai al 1974. Esprime parere favorevole a tutti gli ordini del giorno presentati.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono state recepite alcune proposte emendative delle opposizioni, che tenevano conto delle difficoltà legate alla concorrenza dei Paesi dell'Est europeo e della normativa comunitaria. Rendere moderno e competitivo il settore dell'autotrasporto costituisce una condizione necessaria per stimolare la competitività della produzione italiana. Il Governo infine presenterà al più presto il nuovo piano generale dei trasporti, da approvare prima dell'estate, in coerenza con la sostenibilità ambientale e gli indirizzi europei. Accoglie gli ordini del giorno nn. 2, 3, 5 e 6 ed accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno nn. 1 e 4.

PRESIDENTE. Dà lettura del parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sul testo e sugli emendamenti del disegno di legge in esame. (*v. Resoconto stenografico*). Inoltre, avverte che gli emendamenti 1.83, 2.0.1 e 2.0.3 sono improponibili. Gli ordini del giorno, accolti dal Governo, non saranno posti in votazione.

Passa quindi all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione, avvertendo che gli emendamenti e gli ordini del giorno sono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire. Passa infine all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati.

LAURO (*FI*). Ritira gli emendamenti 1.12 e 1.13 e presenta gli ordini del giorno nn. 8 e 9. (*v. Allegato A*).

VEDOVATO, *relatore*. Invita i presentatori a ritirare tutti gli emendamenti, altrimenti esprime parere contrario. È inoltre favorevole agli ordini del giorno nn. 8 e 9.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprime sugli emendamenti parere conforme al relatore. Accoglie altresì come raccomandazione i due ordini del giorno.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno nn. 8 e 9, accolti dal Governo, non saranno posti ai voti.

LAURO (*FI*). Ritira gli emendamenti 1.1 e 1.2.

Il Senato respinge gli emendamenti da 1.3 a 1.6. Con votazione nominale elettronica, chiesta ai sensi dell'articolo 102-bis del Regolamento dal senatore BORNACIN (AN), è quindi respinto l'1.7.

BORNACIN (AN). Ritira l'1.8.

LAURO (FI). Ritira l'1.9.

Il Senato respinge gli emendamenti 1.10, 1.11 e 1.14. È quindi respinta la prima parte dell'emendamento 1.15 fino alla parola «volti»; di conseguenza risultano preclusi la seconda parte dello stesso ed i successivi fino all'1.17. Sono quindi respinti l'1.18 e l'1.19.

LAURO (FI). Ritira l'1.20.

Il Senato respinge l'1.21. È quindi respinta la prima parte dell'emendamento 1.22 fino alle parole «46 per cento», risultando pertanto preclusi la seconda parte dello stesso ed i successivi fino all'1.28. Con votazione nominale elettronica, chiesta ai sensi dell'articolo 102-bis del Regolamento dal senatore LAURO (FI), è quindi respinto l'1.29.

LAURO (FI). Ritira l'1.30 e l'1.31.

Con successive votazioni, il Senato respinge gli emendamenti da 1.32 a 1.35. È quindi respinta la prima parte dell'emendamento 1.36 fino alle parole «25 per cento», risultando pertanto preclusi la seconda parte dello stesso ed i successivi fino all'1.38.

Con distinte votazioni, il Senato respinge gli emendamenti da 1.39 a 1.42.

LAURO (FI). Ritira l'1.43.

Con successive votazioni, il Senato respinge gli emendamenti da 1.44 a 1.51.

LAURO (FI). Ritira l'1.52.

Con successive votazioni, il Senato respinge gli emendamenti da 1.53 a 1.62. Con votazione preceduta dalla verifica del numero legale, chiesta dal senatore NOVI (FI), è quindi respinto l'1.63. Sono altresì respinti l'1.64 e l'1.65.

Con votazione nominale elettronica, chiesta ai sensi dell'articolo 102-bis del Regolamento dal senatore LAURO (FI), il Senato respinge l'emendamento 1.66. Viene quindi respinto l'1.67. Con votazione nominale elettronica, chiesta ai sensi dell'articolo 102-bis del Regolamento dal senatore BORNACIN (AN), il Senato respinge l'1.68.

LAURO (FI). Ritira l'emendamento 1.69.

Il Senato respinge gli emendamenti dall'1.70 all'1.76.

BORNACIN (AN). Ritira gli emendamenti 1.77, 1.79 e 1.80.

Il Senato respinge gli emendamenti 1.78, 1.81, 1.82 e 1.84.

PRESIDENTE. Avverte che non sono stati presentati emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge. Passa all'esame degli emendamenti tendenti ad inserire nuovi articoli dopo l'articolo 2, che si intendono illustrati.

VEDOVATO, *relatore*. Invita i presentatori a ritirare l'emendamento 2.0.2 ed esprime parere contrario sugli altri emendamenti.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprime parere conforme a quello del relatore.

LAURO (FI). Mantiene l'emendamento 2.0.2.

Il Senato respinge l'emendamento 2.0.2 ed i successivi dal 2.0.4 al 2.0.12. Con votazione nominale elettronica, chiesta ai sensi dell'articolo 102-bis del Regolamento dal senatore BORNACIN (AN), il Senato respinge l'emendamento 2.0.13.

PRESIDENTE. Avverte che non sono stati presentati emendamenti riferiti all'articolo 3 del decreto.

Il Senato approva nel suo complesso il disegno di legge, composto dal solo articolo 1. (Applausi dai Gruppi DS e PPI).

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Comunica che all'inizio della seduta di domani il Ministro degli affari esteri fornirà comunicazioni sull'intervista al cancelliere Schroeder. Su tali comunicazioni potrà intervenire un rappresentante per Gruppo per non più di cinque minuti.

Comunica l'ordine del giorno della seduta del 18 febbraio. (*v. Resoconto stenografico*).

La seduta termina alle ore 22,36.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente MANCINO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 21,02*).
Si dia lettura del processo verbale.

DIANA Lino, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta notturna del 17 dicembre 1999.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Bo, Bobbio, Brutti, Cecchi Gori, D'Alessandro Prisco, Del Turco, De Martino Francesco, De Martino Guido, Di Benedetto, Di Pietro, D'Urso, Forcieri, Fumagalli Carulli, Fusillo, Lauria Michele, Lavagnini, Leone, Manconi, Manis, Mele, Monticone, Ossicini, Palumbo, Polidoro, Scivoletto, Taviani, Volcic.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Andreolli, Biscardi, Dentamaro, Duva, Lauricella, Mulas e Servello per partecipare all'Assemblea plenaria del Consiglio generale degli italiani all'estero; Conte, per l'attività dell'Assemblea dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa; Specchia, per l'attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (ore 21,04).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

(4475) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità», già approvato dalla Camera dei deputati.

Il relatore, senatore Vedovato, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Ne ha facoltà.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge n. 484 del 1999 si è reso necessario per l'urgenza di rendere possibile la piena utilizzazione dei finanziamenti previsti dalla legge n. 454 del 1997, che ammontano a circa 1.800 miliardi di lire.

Questa – come è noto – è la legge di riforma del comparto dell'autotrasporto, una legge complessa, importante: per il rilievo dell'autotrasporto all'insieme del trasporto merci nel nostro Paese, per l'eccessiva frammentazione delle aziende che sminuisce la loro competitività nei confronti dei *partner* europei e per l'esigenza di adeguare a quella comunitaria la nostra legislazione nazionale.

La legge n. 454 si pone alcuni significativi obiettivi che riguardano il rinnovo e il potenziamento delle aziende, l'ammodernamento del parco veicoli circolanti, anche per rispondere ad esigenze di impatto ambientale in materia di sicurezza stradale. Né va dimenticato l'obiettivo strutturale di ridurre l'alto numero di imprese monoveicolari attraverso forme di incentivazione all'esodo, all'aggregazione delle imprese e alla creazione di consorzi, cooperative e altre forme societarie.

La legge quadro è stata oggetto di attenzione da parte della Commissione europea, la quale, formulando alcuni rilievi, con decisione del 4 maggio 1999 ha richiesto modificazioni peraltro in larga parte già recepite in un apposito disegno di legge (Atto Camera 5527).

Il decreto-legge che abbiamo in esame introduce alcune modificazioni alle legge n. 454 del 1997, che recepiscono parte del citato Atto Camera e che si sono rese necessarie per rispondere alle osservazioni formulate dall'Unione europea, oltre che per attuare le intese intervenute tra il Governo e le categorie dell'autotrasporto nel mese di novembre del 1999.

L'articolo 1, lettera *a*), del decreto-legge modifica l'articolo 2 della legge n. 454 del 1997, che riguarda gli investimenti innovativi e la formazione professionale. La Camera dei deputati ha introdotto anche una modificazione alla lettera *c*) del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 454 del 1997, per aggiornare la definizione di autotrasportatore con riferimento alle imprese che hanno sede in altri Stati dell'Unione europea.

Con la nuova lettera *a*) dell'articolo 2 vengono modificate le finalità originariamente previste per gli investimenti; è prevista una serie di interventi che modificano appunto la legge n. 454 del 1997, per rispondere alle esigenze di funzionalità degli interventi ivi previsti.

Devo solo segnalare all'Aula e al Presidente il malessere che è stato espresso da molti colleghi in Commissione per i tempi, eccessivamente ristretti, rimasti a questo ramo del Parlamento per l'esame del decreto-legge. Siamo consapevoli dell'autonomia dei due rami del Parlamento, tuttavia 59 giorni in un ramo e un giorno nell'altro sono certamente la causa della difficoltà che la Commissione mi ha incaricato di rappresentare.

Devo anche dare atto che in sede di Commissione vi è stato un atteggiamento responsabile di tutte le forze politiche, le quali hanno sottolineato l'esigenza e l'importanza di questo provvedimento e non hanno inteso usare lo stesso come pretesto per problemi di carattere politico più complessivo dei quali in questi giorni stiamo dibattendo. (*Applausi dai Gruppi DS e PPI*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Lauro, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche gli ordini del giorno nn. 1, 2 e 3.

Ha facoltà di parlare il senatore Lauro.

LAURO. Signor Presidente, volevo ringraziarla per la possibilità che ci dà e, soprattutto, ringraziare anche il relatore per aver messo in luce che la posizione del nostro Gruppo e del Polo per le libertà ha permesso stasera di venire in Aula con il provvedimento esaminato in Commissione.

Tuttavia, signor Presidente, volevo farle presente quanto segue. Quando si tratta di un decreto-legge che viene presentato dal Governo al Senato, lei ci concede 30 giorni affinché la Camera dei deputati abbia poi lo stesso tempo per poterlo esaminare. Purtroppo, non avviene lo stesso alla Camera dei deputati, la quale ha utilizzato 58 o 59 giorni per esaminare il decreto-legge, lasciando al Senato della Repubblica un solo giorno. Non penso che questa sia una pari condizione. Visto che parliamo di *par condicio*, spero che lei voglia invitare il Presidente della Camera, per il futuro, ad evitare che il Senato della Repubblica debba esaminare in un solo giorno un decreto-legge.

Vorrei poi richiamare alla sua attenzione, signor Presidente, visto che sto illustrando comunque la nostra posizione sul disegno di legge in esame, il fatto che in data 7 aprile 1998 ho presentato, proprio sull'argomento, un'interrogazione parlamentare (la 4-10461). Ebbene, se il Governo avesse risposto ad essa, si sarebbe reso conto, proprio dalle indica-

zioni contenute nella citata interrogazione, che sarebbe andato contro il regolamento CEE n. 1107 del 1970, quindi avrebbe potuto porre e avrebbe potuto evitare di andare contro le indicazioni dell'Unione europea. La mancanza di risposta e di presa in visione di quanto l'opposizione fa in questo Parlamento ci mette in condizione di dire ancora una volta al Governo e alla maggioranza che un'opposizione responsabile non dice soltanto di no, ma indica anche quali sono le vie da percorrere. Una maggiore attenzione da parte della maggioranza e del Governo eviterebbe brutte figure anche a carattere europeo.

Per il futuro, ove fosse possibile, invito il Governo a rispondere alle interrogazioni parlamentari, a prenderne visione, almeno a leggerle, pensando che l'opposizione non fa soltanto ostruzionismo, ma indica anche le strade per risolvere certi problemi.

«Signor Presidente, onorevoli colleghi, con l'approvazione della legge 23 dicembre 1997, n. 454, il Governo intendeva porre le basi per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, indispensabile in vista della liberalizzazione dei servizi di cabotaggio operativi sin dal 1° luglio 1998, grazie ad una serie di incentivi economici per investimenti innovativi sia nei mezzi che nella formazione e nella gestione delle imprese per l'esodo volontario delle imprese monoveicolari, per le aggregazioni e per l'intermodalità, finanziati per circa 1.800 miliardi.

Sull'attuazione degli incentivi pesa tuttavia fino ad oggi l'intervento della Commissione europea, che ha ordinato di non dare corso alle erogazioni fino a quando non saranno debitamente chiariti i criteri di eleggibilità al contributo.

È vero, signor Sottosegretario, o dico delle sciocchezze? Spero di no. Comunque, nel caso in cui ciò si verifici, spero che il Governo mi dirà che ho sbagliato».

Signor Presidente, ho dato lettura di un intervento che ho svolto in quest'Aula il 2 luglio 1998. Oggi posso dire che avevo ragione. Il Sottosegretario allora era l'onorevole Soriero e non l'attuale, onorevole Angelini.

Ebbene, con due anni di anticipo siamo riusciti a sapere cosa sarebbe avvenuto oggi. Vorremmo almeno conoscere la posizione del Governo su quello che dicevamo, e cioè sulle cose su cui avevamo ragione.

Oggi siete stati costretti a predisporre un decreto-legge, nonostante un disegno di legge governativo giace alla Camera da sei mesi. Vi sembra questo un modo corretto di operare, di portare avanti delle discussioni?

Ebbene, avete trovato un'opposizione responsabile che non è venuta qui a fare opposizione dura, ma a dirvi di riconoscere almeno quella mancanza di sensibilità che il Gruppo del Polo ha mostrato di possedere e voi no, o almeno di capire che volevamo indicarvi la strada giusta per evitare che i nostri operatori, ancora oggi con due anni di ritardo, aspettano i 1.800 miliardi promessi dall'allora ministro Burlando.

Era un annuncio allora, è rimasto e rimarrà un annuncio oggi; noi vi diciamo le stesse cose: questo decreto-legge potrebbe trovare ulteriori opposizioni da parte dell'Unione europea.

Pensate di aver risolto il problema, ma nelle Aule parlamentari, che sono deputate a dibattere e modificare i provvedimenti legislativi, non ci avete detto che cosa avete concordato: non avete messo in condizione il Parlamento italiano di sapere cosa il Governo italiano ha concordato con l'Unione europea.

Vi sembra questo il modo di portare avanti, di far approvare delle leggi giuste e corrette, chiare per tutti; o promettiamo di nuovo ai nostri autotrasportatori di non preoccuparsi, tanto i soldi non li riceveranno mai?

Proprio per tale preoccupazione, «per salvare i fondi non spesi» – così si è espresso il signor Sottosegretario alla Camera – è stato emanato questo decreto-legge.

Il Governo, però, non si è limitato a predisporre questo decreto-legge per salvare i fondi; è andato avanti: ha ripreso parte delle indicazioni contenute nel famoso disegno di legge che ancora giace alla Camera e le ha inserite qui dentro. Perché non ha inserito le altre? Quel disegno di legge rimasto alla Camera rimarrà tale, verrà modificato o ritirato? Speriamo che il Governo ci dia delle risposte in merito.

Dal momento in cui si è deciso di utilizzare lo strumento del decreto-legge per intervenire in maniera più ampia non solo in ordine alla copertura finanziaria, ma anche in merito alla legge vigente, speravamo di poterlo esaminare ampiamente nella Commissione di merito, mentre quest'ultima non ha potuto certamente intervenire: in un'ora di tempo non si può esaminare il provvedimento né gli emendamenti ad esso presentati.

Signor Presidente, basta ciò che ho detto per annunciare (tanto di modifiche non ce ne saranno perché il decreto-legge è ormai blindato) che non potremo far altro che astenerci. Di certo non faremo le barricate, perché non vogliamo che si avveri ciò che dice il Governo, ossia che i fondi possano andare perduti. Di questo non siamo convinti, il Governo lo sa benissimo, però non vorremmo che lo stesso utilizzasse l'arma di annunciare ancora una volta che, per colpa delle opposizioni, questo provvedimento stasera non viene convertito in legge, conseguenza della quale ci assumeremmo delle responsabilità. Voi intanto vi dovete assumere le vostre, perché con il nostro voto daremo un valore politico a questa vostra iniziativa, a questa vostra legge.

Non è nostra intenzione mettere in difficoltà i nostri operatori, ma certe cose dobbiamo dirle. Se questo provvedimento verrà nuovamente bloccato dall'Unione europea, la colpa e la responsabilità saranno esclusivamente di questo Governo; se gli operatori non potranno ricevere tutti i fondi messi a disposizione, la colpa sarà del Governo e di questa maggioranza che, in un'Aula poco attenta, approva una legge fatta male, con i piedi, e che non sarà stata esaminata dall'Assemblea né dalla Commissione competente per materia. Questi sono i motivi per cui diciamo che siamo contrari a questo modo di legiferare.

Signor Presidente, passo ora all'illustrazione degli ordini del giorno. Nel primo, il n. 1, riteniamo debba essere sviluppato un settore importante, quello del cabotaggio marittimo. Riteniamo che la promozione di tale cabotaggio, dello *short sea shipping* debba anche evitare la contrap-

posizione tra le diverse modalità di trasporto e mirare allo sviluppo di una politica trasportistica multimediale, che consenta un uso più efficiente e razionale delle modalità disponibili coniugando le esigenze della produzione con quelle sociali.

Al riguardo, sarebbe opportuno istituire, alla stregua di quanto già avvenuto in altri Stati membri dell'Unione europea – mi riferisco in particolare ad Olanda, Belgio e Grecia – uno Short Sea Shipping promotion bureau, cioè un ufficio stabilmente incaricato di seguire le problematiche connesse allo sviluppo del traffico marittimo di corto raggio, che preveda la partecipazione diretta degli operatori del settore. In tal modo, si potrà valorizzare un'azione amministrativa specializzata sulla materia e capace di individuare e sostenere le migliori iniziative economiche attraverso l'istituzione di una tavola rotonda sullo *short sea shipping*.

Signor Presidente, detta azione dovrà altresì tenere conto dello sviluppo della politica europea di sostegno al traffico marittimo di corto raggio e della possibilità di utilizzare finanziamenti europei nel quadro delle recenti conclusioni adottate dal Consiglio dell'Unione europea, quali la necessità di migliorare l'efficacia dei punti ...

PRESIDENTE. Senatore Lauro, mi scusi se la interrompo, però è stata stabilita la seguente ripartizione dei tempi: Gruppi di maggioranza, venti minuti; Gruppi di opposizione, trenta minuti; Gruppo Misto, cinque minuti; dissenzienti, cinque minuti. Se lei gode della fiducia dell'intera opposizione, a me va bene ...

LAURO. Signor Presidente, non voglio togliere del tempo a nessuno. Eventualmente, mi permetto di lasciare dei documenti, in maniera che possano essere letti da chi vi fosse interessato.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, a me dispiace che il provvedimento sia pervenuto al Senato solo alla vigilia della scadenza prevista dall'articolo 77 della Costituzione. Come, però, i senatori fanno, alla Camera non c'è la norma regolamentare che divide a metà i tempi per la conversione in legge di un decreto-legge. Dobbiamo anche convenire che non sempre il Senato rispetta il proprio termine.

Condivido la doglianza e la trasmetterò al presidente Violante, per quello che potrà fare un Presidente rispetto a tempi parlamentari che spesso non coincidono con le esigenze del bicameralismo.

È iscritto a parlare il senatore Gubert, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche l'ordine del giorno n. 4.

GUBERT. Signor Presidente, esprimo una valutazione generale positiva sulle misure che tendono a diminuire l'impatto che l'abnorme sproporzione in Italia del trasporto merci su gomma ha sulla qualità dell'ambiente e che aumentano la sicurezza dei mezzi. Appare evidente che per arrivare al successo in questo processo occorre anche migliorare decisa-

mente l'efficienza dei trasporti ferroviari, perché agendo solamente su un corno del problema non si può risolverlo.

L'ordine del giorno n. 4, da me presentato, richiama l'attenzione sui transiti lungo uno degli assi di traffico di trasporto merci su gomma più importanti, quello del Brennero. Si assiste ad una rapida e fortissima espansione dei traffici su gomma e ci sono iniziative per spostare questo traffico su rotaia.

A breve termine si intende facilitare l'intermodalità - e su questo ci sono già impegni per migliorare in futuro l'Autobrennero ed altre realtà. L'Austria, all'atto dell'adesione all'Europa, avvalendosi delle sue prerogative ha ottenuto di contingentare i transiti di attraversamento e anche di poter elevare le tariffe di transito.

A medio e lungo termine esiste un'azione più consistente che riguarda la ferrovia, con l'impegno della società concessionaria dell'Autobrennero, dello Stato e di altri soggetti a pensare ad un tunnel di base che eviti i problemi, renda più efficiente il trasporto e, a più breve termine, aumenti la capacità di trasporto della ferrovia.

L'ordine del giorno richiama l'attenzione sulle modalità per rendere questo processo non troppo dannoso per gli operatori dell'autotrasporto che già ci sono. Come molti sanno, esiste un sistema di contingentamento che si realizza attraverso l'attribuzione di eco-punti alle imprese di autotrasporto. Questo sistema di volta in volta si basa sul numero di viaggi compiuti nel periodo precedente: quanti più viaggi ha compiuto un'impresa, tanto più riceve per il futuro degli eco-punti per poter continuare la sua attività. Questo tipo di sistema pone delle rigidità molto più forti e stringenti sulla piccola e media impresa, che non sulla grande impresa. È chiaro, infatti, che se una piccola-media impresa realizza un contratto di trasporto con transito per il Brennero che prevede un incremento del 20-30 per cento della sua attività, resta bloccata perché non ha a disposizione gli eco-punti sufficienti per poter adempiere al contratto, mentre una grande impresa, nel gioco complessivo delle attività che svolge, può barcamenarsi molto meglio.

Un'altra questione che va a gravare particolarmente sulla piccola e media impresa è che il contingentamento riguarda il transito, mentre, se si fanno trasporti Italia-Austria oppure Austria-Germania non si è soggetti a contingentamento. Succede, allora, che gli autotrasportatori austriaci vengono in Italia, dormono la notte in Austria, il giorno dopo vanno in Germania e non rientrano in questo limite.

Fanno questo anche i trasportatori delle grandi imprese, perché è sufficiente che abbiano una piccola sede di riferimento in Austria per spezzare il trasporto e riuscire a sfuggire, almeno in parte (quando ciò gli riesce), al contingentamento.

Poiché in un'area come quella del Trentino-Alto Adige l'attività di autotrasporto è molto sviluppata e specializzata nel trasporto internazionale, non conviene penalizzare le piccole e medie imprese. Non si penalizzano soltanto le imprese inefficienti, ma anche imprese che possono...

PRESIDENTE. Senatore Gubert, la invito ad avviarsi alla conclusione del suo intervento.

GUBERT. Grazie, del tempo concessomi.

Quindi, invito il Governo a rivedere il meccanismo di attribuzione degli eco-punti alle imprese di autotrasporto, in modo da non danneggiare la piccola e media impresa.

Vorrei spendere una parola sul secondo punto del dispositivo del mio ordine del giorno, che concerne una questione che richiamo all'attenzione del Governo. La società Autobrennero è molto impegnata nel programma di riconversione del settore del trasporto merci; tuttavia, il fatto che non venga rinnovata la concessione blocca ogni ulteriore avanzamento di tale processo.

Pertanto, invito il Governo ad accelerare il processo di esecuzione dei provvedimenti assunti al fine di procedere al rapido rinnovo della concessione per l'autostrada del Brennero.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sarto, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno n. 6.

Ha facoltà di parlare il senatore Sarto.

SARTO. Signor Presidente, come ha già sottolineato il relatore, il provvedimento al nostro esame si è reso necessario per recuperare fondi stanziati con la legge n. 454 del 1997, che è stata la prima timida (come l'avevamo allora definita) riforma dell'autotrasporto, che orientava gli incentivi non più nella maniera tradizionale, ma indirizzando tale attività verso forme più evolute, anche di intermodalità e di rapporto con modi di trasporto più sostenibili come la ferrovia.

Dal 1996 il mio Gruppo ha sempre affermato durante questa legislatura che gli incentivi tradizionali, sostanzialmente riferiti al gasolio e alle tariffe autostradali, non potevano continuare ad essere riproposti perché, al di là dei problemi con l'Unione europea (che poi, in effetti, si sono verificati), essi non facevano altro che rafforzare il trasporto su gomma delle merci.

Mentre obiettivo proclamato era quello del riequilibrio intermodale, il trascinamento degli incentivi di tipo tradizionale è stato piuttosto prolungato e i limiti posti dall'Unione europea all'attuazione della legge n. 454 hanno dato addirittura nuovo fiato ad essi. Mi riferisco all'accordo recente con gli autotrasportatori che, in questo senso, costituisce un passo indietro.

Riteniamo possibile la conversione in legge del decreto-legge al nostro esame, perché esso rappresenta un timido tentativo di modernizzazione e di indirizzo diverso in direzione di un certo riequilibrio e di una spinta dell'autotrasporto non solo verso l'aggregazione, come già avveniva in precedenza (infatti anche prima dell'entrata in vigore della legge n. 454 erano previsti incentivi all'aggregazione), bensì finalizzando quest'ultima a una compartecipazione, anche rispetto al trasporto combinato, ossia a modalità più sostenibili di trasporto.

L'altro elemento che giudico interessante, e che mi sembra sia stato in qualche modo accentuato nel passaggio alla Camera rispetto al decreto del Governo, è rappresentato dal fatto che si ribadisce l'importanza di finalizzare gli stanziamenti ad una maggiore sicurezza, a minori emissioni, cioè a *standard* ambientali superiori anche alla stretta normativa (e a questo fine vengono riconosciuti alcuni degli incentivi previsti) e, ancora, ad una diminuzione della capacità complessiva di trasporto dei soggetti che si aggregano.

Riconosciamo dunque che ci sono questi segnali, però, anche proprio per il ritardo che ho rilevato prima e per quel trascinarsi pericolosissimo degli incentivi tradizionali, credo che questo costituisca e debba essere considerato solo un passo, appunto tardivo, e che occorra guardare oltre, cioè che vi sia l'urgenza estrema di indirizzare davvero tutti gli incentivi nel senso di un riequilibrio intermodale rispetto alla gomma, con un riequilibrio forte, pertanto, in direzione del cabotaggio, del trasporto combinato e della ferrovia.

Ancora, è necessario un forte indirizzo, che si traduca anche in incentivi compatibili con le regole dell'Unione europea, nel senso di utilizzare la logistica non tanto per razionalizzare semplicemente il trasporto così com'è nella sua attuale ripartizione modale, ma di utilizzarla invece per una maggiore sostenibilità del trasporto stesso. In questo senso, la meta è molto ardua proprio per l'arretratezza del sistema.

È necessario che l'autotrasporto nel nostro Paese abbia una reale cointeressenza e quindi compartecipi allo sviluppo del trasporto ferroviario, dei corridoi ferroviari indispensabili – autostrade viaggianti e *freeways* – e abbia un effettivo interesse e relazione economica con i porti, con il sistema del cabotaggio e quindi con il trasporto combinato. Solo in questo modo è possibile modernizzare questo settore, diminuire finalmente il trasporto merci su strada e sviluppare, anche con oculati incentivi, molto mirati, queste altre due modalità: quelle appunto per acqua e per via ferroviaria.

È stato poi rilevato da molti colleghi che esistono notevoli problemi nel quadro comunitario e anche extracomunitario. È indispensabile che, se regole più rigide nel senso della sicurezza e in senso di compatibilità ambientale vengono adottate nel nostro Paese e nell'Unione europea, a queste stesse regole siano assoggettati anche i vettori non comunitari – pensiamo alla forte concorrenza che proviene dai Paesi dell'Est – e quindi che vi siano controlli adeguati, perché oggi questi controlli non lo sono, come non sono in grado di garantire effettivamente uno *standard* più accettabile.

Ancora, è indispensabile che quanto nel Piano generale dei trasporti viene con grande chiarezza indicato, cioè la meta del riequilibrio rispetto all'ipertrofia del trasporto su gomma nel nostro Paese, sia effettivamente perseguito. Per esempio, credo che il trasporto merci su lunghe distanze che oggi avviene su strada debba essere realizzato attraverso le altre modalità più sostenibili.

Ancora, il Governo ha cominciato ad affrontare la questione delle merci pericolose, ma occorre proseguire e concludere in quella direzione.

Lo stesso trasporto dei rifiuti e il passaggio attraverso le Alpi e i valichi alpini deve essere coraggiosamente – molto più coraggiosamente – affrontato. La tragedia del Monte Bianco ha rappresentato un esempio clamoroso del fatto che non si è riusciti ad utilizzare quella grande capacità ferroviaria potenzialmente disponibile costituita da 50 coppie di treni al giorno. Quindi, affinché questo riequilibrio possa davvero realizzarsi, occorre una regolamentazione tale da poter garantire anche operazioni di contingentamento motivate sulla base di ragioni di sicurezza.

In conclusione, ritengo che a livello di Unione europea sia anche necessario che il nostro Paese stipuli delle intese serie rispetto all'internalizzazione progressiva dei costi esterni del trasporto su gomma che oggi vengono pagati dalle comunità dei vari Stati e che rendono il costo del trasporto molto lontano e assai inferiore ai costi reali, con un circolo vizioso che in realtà continua ad alimentare questo squilibrio che a parole tutti constatiamo e che tutti vorremmo superare.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Veraldi. Ne ha facoltà.

VERALDI. Signor Presidente, il decreto-legge n. 484 del 1999, recante modifiche alla legge n. 454 del 1997 relativa ad interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità, si giustifica – come è stato rilevato – per l'urgenza della necessità di rendere pienamente operativi i finanziamenti per circa 1.800 miliardi di lire previsti dalla legge stessa.

La legge di riforma dell'autotrasporto, in considerazione del peso rilevante che quest'ultimo ha nel trasporto delle merci rispetto alle altre modalità, della eccessiva polverizzazione aziendale che lo rende scarsamente competitivo nei confronti degli altri *partner* europei e della necessità di adeguare la legislazione nazionale a quella comunitaria, fissava alcuni obiettivi di fondo che si possono così riassumere: un complesso di azioni e di incentivi per rinnovare e potenziare le aziende di autotrasporto; incentivi per il rinnovo dei veicoli circolanti, vista l'elevata vetustà del nostro parco mezzi (è un rinnovo che potrà inoltre migliorare le condizioni di impatto ambientale della sicurezza stradale); una riduzione dell'alto numero di imprese monoveicolari – che costituiscono quasi il 90 per cento dei circa 110.000 veicoli attualmente esistenti – procedendo con incentivi per favorire l'esodo e per promuovere l'aggregazione delle imprese monoveicolari in consorzi, cooperative o in altre forme societarie; infine, misure e incentivi per favorire il trasporto combinato strada-rotaia per sviluppare l'intermodalità.

La legge n. 454 del 1997 ha subito una lunga e complessa negoziazione con gli uffici dell'Unione europea, conclusasi con la nota del 4 maggio 1999 che, in larga parte, era stata recepita in un apposito disegno di legge del Governo, l'Atto Camera n. 5527, approvato con modifiche dalla Commissione trasporti il 20 luglio scorso.

Il provvedimento in esame si propone di introdurre alcune modifiche alla legge di riforma, recependo parte dell'Atto Camera n. 5527, rese ne-

cessarie dalle osservazioni formulate dall'Unione europea, e di dare inoltre attuazione al protocollo d'intesa firmato tra il Governo e le categorie dell'autotrasporto il 30 novembre scorso, considerato che la parte più importante di esso, relativamente agli interventi finanziari, è stata recepita dall'articolo 45 della legge finanziaria.

Volendo sinteticamente richiamare alcune delle disposizioni più significative contenute nel provvedimento, le quali ne consigliano l'immediata adozione, si può ricordare che l'articolo 1 del decreto-legge modifica l'articolo 2 della legge n. 454 del 1997 prevedendo, da una parte, la semplificazione dell'indicazione – invero molto articolata – delle iniziative agevolate, in ossequio all'esigenza di maggiore trasparenza e intelligibilità della norma manifestata in sede europea; dall'altra, la modificazione di alcuni profili delle iniziative sia pure senza alcuna variazione nella ripartizione delle risorse previste.

In particolare: finalizzazione delle risorse previste per l'informatizzazione alla formazione; limitazione a sei anni dall'immatricolazione – e non più a dieci – del termine per la sostituzione dei veicoli; eliminazione della soglia dei cinque anni che era prevista per beneficiare dei contributi relativi alla riduzione delle emissioni inquinanti.

Lo stesso articolo 1 del decreto-legge prevede l'auspicata estensione dei benefici di legge fino al 2001, l'abolizione di alcune norme sull'incentivazione della riduzione volontaria di capacità non accolte in sede europea e la modifica dei criteri di individuazione dei soggetti preposti all'assistenza creditizia alla luce del decreto legislativo n. 385 del 1993.

Inoltre, il comma 2-*bis* dell'articolo 1, introdotto alla Camera, prevede una più dettagliata ed efficace normativa degli incentivi per l'aggregazione delle imprese minori dell'autotrasporto.

Concludendo, il disegno di legge si presenta quale strumento indispensabile non solo per garantire l'operatività della legge n. 454 del 1997 oltre il 1999, ma anche per consentire quegli aggiornamenti all'impianto normativo resi necessari dalle esigenze di coordinamento con i successivi atti normativi, di adeguamento ai criteri comunitari e di recepimento delle istanze manifestate dalle organizzazioni di categoria.

Per questi motivi e per quelli opportunamente evidenziati dal relatore, che condivido, il Gruppo del Partito Popolare Italiano dichiara fin d'ora il voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame. (*Applausi dai Gruppi PPI e DS e del senatore Mundi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Germanà. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, rinuncio ad intervenire, in quanto mi riservo di farlo in sede di dichiarazione di voto finale.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Carpinelli, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno n. 5.

Ha facoltà di parlare il senatore Carpinelli.

CARPINELLI. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, l'obiettivo principale che ha ispirato l'approvazione della legge n. 454 del 1997 consisteva nella necessità di modernizzare il comparto dell'autotrasporto per renderlo funzionale e in grado di operare nell'ambito del mutato contesto nazionale ed internazionale.

Le linee guida per raggiungere l'obiettivo venivano sostanzialmente individuate nelle seguenti: in primo luogo, mediante la razionalizzazione del sistema autotrasportistico tramite un'accelerazione del processo di industrializzazione sia dei servizi di trasporto, favorendo la concentrazione delle imprese, sia delle dotazioni infrastrutturali; in secondo luogo, mediante l'innovazione, da intendersi quale supporto fondamentale alle aziende, finalizzata ad una maggiore flessibilità dell'offerta e ad una diminuzione dei costi; in terzo luogo, mediante l'ottimizzazione di tutti i fattori che concorrono al funzionamento del sistema trasportistico, cercando di mettere in equilibrio il rispetto ambientale, la sicurezza sulle strade, il potenziamento dei servizi logistici e del trasporto combinato. In particolare, per quest'ultimo punto venivano individuate delle somme destinate allo svecchiamento del parco autoveicoli.

Nel contesto legislativo sopra accennato, il disegno di legge n. 4475, recante conversione in legge del decreto-legge n. 484 del 1999, risponde sostanzialmente a tre esigenze ugualmente urgenti. La prima è quella di rendere spendibili 1.800 miliardi di lire, tendenti a rendere operative le finalità che la più volte citata legge n. 454 conteneva. In proposito, non credo sia il caso di sottolineare l'urgenza del provvedimento e le aspettative pressanti di una categoria che si trova a competere, a livello nazionale e internazionale, in condizioni di non concorrenzialità.

La seconda esigenza è di natura tecnico-giuridica e riguarda la necessità di rimuovere i rilievi fatti dalla Commissione europea sulla compatibilità di alcune norme della legge n. 454 alla normativa europea stessa.

La terza esigenza può essere definita di natura pattizia e riguarda la necessità di onorare il protocollo d'intesa firmato tra Governo e categorie dell'autotrasporto il 30 novembre 1999.

Il provvedimento reca altresì una serie di modifiche alle legge n. 454 del 1997 di cui alcune contenute nel testo originario del Governo, altre inserite nel corso della discussione avvenuta presso la Camera dei deputati.

Può destare qualche perplessità un modo di legiferare per successivi aggiustamenti, ma ciò dipende anche da un sistema decisionale che non prevede una forte delegificazione per uno spettro ampio di materie.

Duole invece constatare che, in questa occasione, il Senato della Repubblica non è stato messo in condizione di poter contribuire con il proprio apporto all'approvazione di un provvedimento, a causa della mancanza di tempo dovuta ad un non corretto rapporto tra le due Camere, come altri hanno già sostenuto.

Ritengo comunque che l'interesse generale debba avere la priorità rispetto alle legittime e motivate osservazioni critiche di questo ramo del Parlamento. Per questo motivo preannuncio il voto favorevole del Gruppo

dei Democratici di Sinistra-L'Ulivo e do per illustrato l'ordine del giorno di cui sono firmatario. (*Applausi dai Gruppi DS e PPI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bornacin. Ne ha facoltà.

BORNACIN. Signor Presidente, colleghi, sono d'accordo con il senatore Carpinelli e con quanto detto ancor prima dal Presidente; credo di averlo ricordato anche stamane intervenendo in sede di dichiarazione di voto su uno degli emendamenti riferiti al provvedimento sulla *par condicio*. Il fatto che al Senato della Repubblica resti pochissimo tempo per discutere della conversione in legge di un decreto-legge così importante è davvero preoccupante; diventa ancor più preoccupante – e in questo caso, signor Presidente, la responsabilità è nostra – l'improvvisa scoperta che, nel contingentamento, i tempi sono ripartiti non solo tra i Gruppi ma anche in base alla distinzione tra maggioranza, opposizione e senatori iscritti al Gruppo Misto. Questa novità nell'organizzazione dei lavori del Senato non mi sembra molto positiva.

Non me la prendo con l'altro ramo del Parlamento ma con il Governo: se un provvedimento è rimasto a lungo all'esame della Camera dei deputati, la responsabilità è esclusivamente del Governo. Se l'Esecutivo, anziché perdere tempo con provvedimenti come quello della *par condicio*, avesse seguito e portato avanti provvedimenti come quello in esame, che riguardano direttamente la vita degli italiani, il risultato sarebbe stato profondamente diverso.

Ricordo che il provvedimento ha iniziato il proprio *iter* in Commissione l'11 gennaio 2000; è stato iscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea il 24 gennaio del 2000 ed è stato trasmesso soltanto ieri al Senato. In 8^a Commissione non è stato possibile discuterlo e ora l'Assemblea si trova, con tempi ultracontingentati, ad affrontare uno dei provvedimenti più importanti che si siano visti negli ultimi tempi.

All'attenzione dell'8^a Commissione vi è un altro provvedimento, il disegno di legge n. 4173, relativo alle tariffe dell'autotrasporto. Non passa periodo, più o meno breve, senza che si adottino provvedimenti sull'autotrasporto. Il decreto-legge in esame rappresenta soltanto il fallimento della tanto sbandierata legge n. 454 del 1997. Se è vero, come è vero, che è necessario un decreto di questo tipo per cercare di salvare finanziamenti per 1800 miliardi di lire, stanziati con riferimento alla legge sopracitata, che dovevano consentire la riforma dell'autotrasporto, ciò vuol dire che fino ad oggi l'autotrasporto non è decollato e quella legge non è riuscita nel suo intento. È davvero grave che, nonostante lo stanziamento di risorse che avrebbero dovuto consentire, per certi versi, di rinnovare e potenziare le aziende di autotrasporto, di incentivare il rinnovo del parco veicoli, di ridurre il numero delle imprese monoveicolari e così via, nell'arco di due anni e mezzo tutto ciò non sia stato realizzato. È una responsabilità pesante dei Governi che si sono fino ad oggi succeduti e, in particolare, di tutti coloro che sono stati a capo del Dicastero dei trasporti.

Signor Presidente, mi sia consentito chiedere al sottosegretario Angelini e al Ministro, che fine abbia fatto la bozza del Piano generale dei trasporti. Ci siamo incontrati, per dirci subito addio, in una seduta delle Commissioni trasporti riunite presso la Camera dei deputati, ma da quel momento non abbiamo più sentito parlare della bozza.

Il provvedimento al nostro esame menziona incentivi per favorire l'intermodalità.

Nella bozza – da quanto mi ricordo – del piano dei trasporti, oltre a ripetere sempre e comunque che bisogna valorizzare e dare priorità alle autostrade del mare e al trasporto su rotaia, si scoprono – guarda caso – nel momento in cui si arriva all'automobile, al trasporto su gomma, tre righe che mi ricordo molto bene: trasporto su gomma; bisogna rinnovare il parco veicoli italiano. Tradotto in italiano dal linguaggio politico-chese, ciò significa che bisogna regalare al senatore Agnelli un'altra rotamazione. Questo fa a pugni con tutta una serie di provvedimenti adottati anche sull'autotrasporto.

Pertanto, signor Presidente, signori del Governo, il decreto-legge in esame significa il fallimento della vostra politica sui trasporti. Dovremmo votare contro per essere politicamente conseguenti, per sottolineare la vostra incapacità a portare avanti una politica seria del trasporto.

Il Gruppo di Alleanza Nazionale, però, si asterrà su questo disegno di legge proprio per consentire agli autotrasportatori e alle loro associazioni di usufruire di tali provvedimenti e per tentare di rinnovare l'autotrasporto italiano, che perde ogni giorno concorrenzialità rispetto all'Europa. Potete cercare di chiudere tutti gli *spot* televisivi che volete: non riuscirete sicuramente, però, a cancellare questo *spot*, che è negativo per l'attuale Governo e la sua maggioranza. (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Castelli. Ne ha facoltà.

CASTELLI. Signor Presidente, vorrei iniziare il mio intervento partendo da una delle ultime osservazioni formulate dal collega Bornacin, ossia dal fallimento della politica dell'autotrasporto di questo Governo.

Io, che forse ho osservato i fatti non vorrei dire più onestamente, ma più realisticamente del senatore Bornacin, devo affermare che questo Governo non ha realizzato una politica dell'autotrasporto, come peraltro i Governi che l'hanno preceduto. Mi riferisco al fatto che purtroppo, ormai da moltissimi anni, le leggi sull'autotrasporto sono state scritte da una parte degli autotrasportatori, con il risultato che ha vinto quella fazione ferocemente conservatrice che ha perso una grande occasione. In questi dieci anni avevamo, infatti, l'occasione di riformare seriamente il mondo dell'autotrasporto, ma ciò non è stato fatto e ormai, a 2000 iniziato, ci troviamo ancora in questa sede a cercare di mettere una pezza, addirittura con un decreto-legge, per portare a termine questa benedetta riforma dell'autotrasporto.

La legge n. 454 è stata approvata pochi giorni prima del Natale 1997, ma oggi non siamo ancora riusciti a farla funzionare. Non eravamo dei

grandi geni quando dicevamo che quella legge conteneva al proprio interno una serie di provvedimenti che l'Unione europea non avrebbe mai fatto passare. Bastava un minimo di buonsenso; tanto è vero che il 28 aprile del 1998 la CEE ha fatto le sue precise osservazioni e il 14 luglio dello stesso anno il Governo, tramite una lettera di risposta, ha dovuto riconoscere che la legge n. 454 doveva essere modificata.

La domanda, allora, è la seguente: perché avete voluto a tutti i costi approvarla in quel modo senza dar retta a chi peraltro, non perché di una parte politica o di un'altra, ma semplicemente con il buonsenso dichiarava che così com'era formulata non poteva funzionare e passare al vaglio della Comunità europea? Questo è ciò che francamente mi stupisce. Ripeto, infatti, che si è buttato via del tempo, danneggiando ancor di più la categoria degli autotrasportatori con un provvedimento che era patentemente illegittimo. Francamente non riesco a capire questi fatti.

Ripeto: non si tratta della questione di vedere una riforma da destra o da sinistra, dal centro o dalla periferia; bastava semplicemente applicare il famoso buonsenso del buon padre di famiglia. Pertanto, cerchiamo adesso di usare un certo senso di responsabilità. Non abbiamo presentato emendamenti non perché il decreto-legge, così come è formulato, è da noi condiviso – anzi, secondo noi, si tratta di un'ulteriore occasione perduta – ma semplicemente perché ci rendiamo conto che comunque, in questo caso, una cattiva legge è meglio di nessuna legge; vorrebbe, infatti, dire ancora una volta vanificare le aspettative di tutta quella gente che ci ha creduto, ha smesso magari di lavorare, ha deciso di consegnare la sua licenza e ora vorrebbe vedere realizzato ciò che nella legge n. 454 era scritto.

Però, anche in questo caso alla Camera dei deputati abbiamo cercato di fare la nostra battaglia, presentando una serie di emendamenti che – ripeto – secondo noi non erano né di maggioranza, né di opposizione, ma semplicemente ispirati dal buonsenso.

In fondo, la parte «sana» degli autotrasportatori non ha mai chiesto particolari privilegi a proprio vantaggio; chiedeva però una cosa molto semplice e molto di buonsenso, vale a dire di essere messa a pari condizioni con la concorrenza europea.

La prima questione sulla quale si sono sempre battuti e sulla quale il Governo non ha mai risposto, era la riduzione dell'accisa sul gasolio proprio per permettere agli autotrasportatori italiani di lavorare con costi simili a quelli esteri. Ebbene, questo il Governo non ha voluto farlo.

Un'altra questione suona come una beffa: vorrei ricordare che il contributo previsto dalla legge con riferimento alle licenze è sottoposto a tassazione. Ma come: si dà un contributo con una mano e poi lo si toglie con l'altra! Questa è evidentemente una beffa, perché quando molti autotrasportatori hanno fatto le loro valutazioni, sicuramente non hanno pensato che i quattrini promessi loro per restituire la licenza, gli sarebbero poi stati tolti. Anche questo sta accadendo.

Quanto ai contratti di autotrasporto scritti, è assolutamente noto a tutti coloro che lavorano che la stragrande maggioranza dei contratti, stipulati con i clienti soprattutto dai padroncini, sono orali. Bene, secondo la

legge tutti questi contratti rischiano di essere nulli con tutte le problematiche che da ciò derivano. Anche in questo caso non si comprende come mai il Governo non abbia voluto venire incontro alle nostre osservazioni.

Un'altra questione che il Governo ha accolto con un ordine del giorno, ma che secondo noi andava invece introdotta con emendamento nella legge, è quella legata alla problematica che ho precedentemente richiamato inerente il costo del gasolio. Nel decreto-legge al nostro esame è ripetutamente presente la parola sicurezza. Bene, è notorio che, proprio perché il gasolio costa meno alle nostre frontiere, vi sono tantissimi autotrasportatori esteri che fanno il pieno, non soltanto quello consentito ma anche dei serbatoi supplementari (quindi fuorilegge e potenzialmente pericolosi) che hanno a bordo. Questi pieni effettuati alla frontiera consentono loro di percorrere tutto il territorio nazionale senza rifornirsi di gasolio, con danno per il sistema Paese e con gravi problemi anche per la sicurezza.

Ricordo inoltre al Ministro e ai Sottosegretari presenti quanto segue: francamente noi ritenevamo che l'Unione europea avrebbe indirizzato i propri strali anche sulla questione delle decine di miliardi date all'Albo per il suo funzionamento, poiché era evidente che si trattava di un apporto di denaro surrettizio per agevolare la categoria. Bene, vorrei segnalare che parte di questi quattrini vengono utilizzati per stampare un giornale che viene distribuito gratuitamente agli autotrasportatori. Ciò, secondo me, comporta due problematiche negative: la prima, che i quattrini vengono spesi per finalità che sicuramente non modernizzano il mondo dell'autotrasporto e non servono neanche per il funzionamento dell'Albo, come è scritto nella legge n. 454 del 1997; la seconda, che vanno a danneggiare il mercato, perché vi sono editori privati che lavorano rischiando il proprio denaro e che si trovano a competere con un giornale distribuito gratuitamente con i loro soldi, dal momento che lo finanziano con le tasse che pagano.

Vorrei segnalare questa situazione al Governo, perché francamente mi sembra assolutamente negativa.

Con riferimento alla questione dell'intermodalità, abbiamo sentito che bisogna spostare – questa è una litania che viene ripetuta da anni e sulla quale, tra l'altro, siamo anche d'accordo – le modalità dalla gomma al ferro.

Ebbene, peccato che anche nel 1999 le ferrovie abbiano perso il 4,5 per cento della già miserrima quota di trasporto merci che avevano.

Da un lato siamo qui da anni, da decenni a dire che bisogna favorire l'intermodalità e, dall'altro, la realtà qui fuori è esattamente contraria, perché le ferrovie continuano non dico a guadagnare qualcosa, ma a perdere continuamente quote di mercato. Credo che su questo punto il Governo debba fare una seria riflessione. I motivi per cui ciò accade sono molti, ma ce n'è uno fondamentale: le ferrovie non sono assolutamente in grado di garantire i tempi di consegna delle merci, perché sono al disastro organizzativo.

La questione, dunque, non è quella di costruire infrastrutture, di prevedere tariffe agevolate o di istituire nuovi rami ferroviari (cose che peraltro noi auspichiamo), ma di mettere in condizione le ferrovie di funzionare secondo quanto vuole il mercato, poiché in caso contrario esse saranno destinate a perdere sempre più le quote stesse, perché nessuno, anche se dovessimo far viaggiare le merci *gratis*, ripeto nessun operatore oggi, nel mondo del *just in time*, può permettersi di non garantire la consegna dei prodotti ai propri clienti: ciò non è possibile. Tanto è vero che le poste, che in qualche modo stanno cercando di modernizzarsi, hanno rinunciato ad avvalersi delle ferrovie, proprio perché esse non sono in grado di garantire la consegna della posta.

Questo è un problema che capisco essere estremamente grave, ma è sul tappeto e su di esso non mi sembra che si stia cercando di porre in atto provvedimenti seri.

C'è un'altra questione sulla quale vorrei soffermarmi prima di terminare il mio intervento. Essa è legata al fatto che questo Parlamento ormai, in materia di trasporto, non riesce più a legiferare: stasera noi, consentitemi di dirlo, facciamo solo una pantomima, una finzione. Facciamo finta di legiferare, perché ci troviamo di fronte al fatto compiuto; non abbiamo avuto il tempo per esaminare il provvedimento, ma anche se l'avessimo avuto sappiamo che il testo è blindato poiché il decreto-legge sta per decadere; quindi facciamo finta di discutere di qualcosa quando in realtà si tratta soltanto di una discussione accademica, non potendo incidere sul provvedimento in alcuna maniera.

Ebbene, è all'esame delle Commissioni 8ª e 10ª riunite del Senato un provvedimento che all'ultimo articolo riporta l'ennesima delega al Governo per la riforma del trasporto combinato. Francamente, siamo assolutamente contrari: non si capisce perché, per l'ennesima volta, debba essere il Governo a legiferare in materia, quando potrebbe tranquillamente farlo il Parlamento.

Mi rendo conto che alla Camera dei deputati c'è un problema e noto che lì qualsiasi provvedimento (lo affermo quanto meno sulla base di quelli che possiamo esaminare presso l'8ª Commissione permanente) resta parcheggiato per tempi biblici. C'è la barzioletta sul Comitato per la riforma del codice stradale, dove il relativo provvedimento da cinque anni giace all'esame del Comitato ristretto e non vede mai la luce.

Il caso che abbiamo ora all'esame credo sia eclatante. Avevamo a disposizione 60 giorni e 59 di essi sono stati utilizzati dalla Camera; un giorno solo, questa sera, è a disposizione del Senato. Lo stesso è valso per l'*iter* della legge 23 dicembre 1997, n. 454. Quindi, il problema per il quale la Camera dei deputati non riesce a legiferare esiste, e credo che il Governo dovrebbe in qualche modo intervenire anche su tale questione. So che dal punto di vista costituzionale ciò teoricamente non sarebbe consentito, ma visto che ormai (l'abbiamo imparato in questa legislatura) comunque non facciamo altro che ballare alla musica del Governo, forse varrebbe la pena che ci si ponesse anche tale problema.

Concludo il mio intervento dicendo che non siamo molto soddisfatti di questo provvedimento perché – lo ripeto – lo si poteva assolutamente migliorare con pochi accorgimenti che, a parte quello riguardante la diminuzione dell'accisa sul gasolio, non sarebbero costati quasi nulla allo Stato. Non lo si è voluto fare. Ingoiamo questa medicina, che poteva essere più dolce e più positiva per il Paese, ma comunque noi ci asterremo. *(Applausi dal Gruppo LFNP)*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, interverrò molto brevemente, solo per prendere atto che anche nella discussione che si è svolta questa sera l'atteggiamento complessivo dei Gruppi ha riconosciuto l'importanza di questo provvedimento per rendere complessivamente operativa la riforma del settore che, debbo ricordarlo, interviene a 25 anni di distanza dall'ultima legge di riforma complessiva, risalente al 1974.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, intervengo innanzitutto per ringraziare il relatore e per dire ai senatori che sono intervenuti che il malessere da loro espresso è insieme il dispiacere del Governo per non poter proseguire in questa sede il confronto che si è sviluppato, pur nelle difficoltà che sono a tutti note, presso la Camera dei deputati tra il Governo e le opposizioni e che ha portato ad avere nel provvedimento alla nostra attenzione alcuni articoli, o parte di essi, fondamentali – penso agli articoli 1, 2 e 2-bis - che portano il contributo fondamentale di emendamenti presentati dall'opposizione. Naturalmente avremmo gradito continuare, ma le condizioni ce lo impediscono. Di questo siamo altrettanto dispiaciuti, perché crediamo che a tal fine solo il confronto possa aiutare.

La seconda considerazione nasce dal fatto che, a nostro avviso, l'opposizione ha giustamente – e questa è stata la linea guida anche per il Governo – tenuto al centro dei suoi interventi e del suo dibattito gli interessi della categoria. Questo è estremamente importante; l'apertura dei mercati, senza che la legge n. 454 del 1997 potesse essere applicata, ha creato difficoltà via via crescenti per il mondo dell'autotrasporto, stretto tra quello più evoluto e di gran qualità di Paesi come l'Olanda e la Germania e quello competitivo, dai costi molto più bassi, che arriva nell'Unione dai Paesi dell'Est europeo. Naturalmente tutto questo pesa, ancor di più alla luce delle condanne che l'Europa ha imposto al nostro Paese per il recupero del *bonus*, per il quale il Consiglio dei ministri ha recentemente approvato un provvedimento che è stato portato all'attenzione del Parlamento.

È chiaro che il Governo si deve assumere le responsabilità della non coerenza degli atti che approva rispetto alla normativa europea, una non

coerenza che ci ha costretti ad un lungo confronto che si è concluso soltanto nel maggio del 1999, anzi l'ultimo atto è del dicembre, come sarà noto a tutti.

Vorrei però porre con grande amicizia all'attenzione del collega Lauro, che legge con grande attenzione gli atti parlamentari, il fatto che in quel confronto il Governo ha accolto alcuni emendamenti dell'opposizione, rispetto ai quali si è assunto delle responsabilità. Questo non lo dico per addolcire la pillola, ma perché il confronto con l'Europa non è neutrale. Nell'Europa ci sono interessi che si agitano, ci sono tensioni; ci sono Paesi che si sono ristrutturati prima di noi e che hanno interesse a difendere le loro aziende. Tutto questo ha creato una situazione molto difficile, molto complicata.

La quarta considerazione che vorrei fare è legata agli interventi più generali che hanno fatto, tra gli altri, i senatori Gubert e Sarto, legati alla questione più generale del ruolo dell'autotrasporto nel sistema complessivo dei trasporti. Noi pensiamo sia necessario modernizzare e ristrutturare l'autotrasporto non per sostituirlo o per aumentare la quota di merci che trasporta rispetto alle altre modalità ma, in primo luogo, perché oggi vediamo erodere le quote relative all'autotrasporto italiano a favore di quello di altri Paesi e, in secondo luogo e soprattutto, perché un autotrasporto moderno e competitivo è essenziale ad una catena logistica che abbia nelle ferrovie, nell'acqua e nelle altre modalità il suo asse fondamentale per poter creare le condizioni di un rafforzamento dell'economia del nostro Paese nella competitività più generale europea.

Un'ulteriore considerazione in risposta al senatore Bornacin, il quale ha chiesto giustamente notizie sul piano generale dei trasporti. Il Governo presenterà alle Camere entro la primavera il nuovo piano generale dei trasporti, essendo sua intenzione farlo approvare prima dell'estate. Stiamo lavorando nel quadro di una proposta che ha nella sostenibilità ambientale e nella coerenza con l'Europa gli assi fondamentali del ragionamento per le nuove proposte.

PRESIDENTE. Comunico il parere espresso dalla 5ª Commissione:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta.

Esprime altresì parere di nulla osta sugli emendamenti trasmessi, ad eccezione che sugli emendamenti 1.7, 1.8, 1.20, 1.23, 1.26, 1.29, 1.30, 1.31, 1.43, 1.52, 1.66, 1.68, 1.69, 1.77, 1.79, 1.80, 2.0.3 e 2.0.13, per i quali il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione».

Il senatore Lauro ha presentato gli emendamenti 2.0.1 e 2.0.3 riguardanti le imprese che effettuano attività di raccolta e trasporto di rifiuti. Tali emendamenti, a carattere settoriale, risultano estranei al contenuto del decreto-legge, che reca interventi per la ristrutturazione dell'intero comparto dell'autotrasporto.

L'emendamento 1.83, sempre del senatore Lauro, modifica un articolo del codice della strada che solo marginalmente riguarda il settore dell'autotrasporto.

In considerazione del particolare rigore con il quale deve essere vagliata la corrispondenza degli emendamenti al contenuto del provvedimento quando si tratta di un decreto-legge, tali emendamenti devono ritenersi improponibili ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli ordini del giorno illustrati nel corso della discussione generale.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo un parere favorevole su tutti gli ordini del giorno, con la precisazione che per il n. 6 mi rimetto alla valutazione del Governo circa la graduazione del suo impegno.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il Governo ha la stessa opinione del relatore sugli ordini del giorno nn. 2, 3, 5 e 6.

Accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno n. 1 del senatore Lauro, per la ragione che desidera approfondire il problema dell'istituzione di uno Short Sea Shipping promotion bureau. Poiché non è chiara l'implicazione, non riterremo corretto esprimere un'adesione ad un qualcosa che desideriamo valutare.

Accoglie, altresì, come raccomandazione l'ordine del giorno n. 4. Assumiamo l'impegno ad affrontare la questione giusta – ne conveniamo – che il senatore Gubert ci propone, ma la discussione sugli eco-punti è frutto quasi sempre di un confronto con tutto il mondo dell'autotrasporto. Allo stesso modo, il Governo ha aperto un confronto per quanto riguarda il rinnovo delle convenzioni per le autostrade e in particolare per il Brennero. Quindi, accogliamo lo spirito e il senso del suo intervento, ma non possiamo esprimere l'adesione totale, perché condizioneremmo il percorso del confronto.

PRESIDENTE. Essendo stati accolti dal relatore e dal rappresentante del Governo, gli ordini del giorno nn. 2, 3, 5 e 6 non verranno messi in votazione.

Chiedo ai presentatori degli ordini del giorno nn. 1 e 4 se insistono per la votazione.

LAURO. Signor Presidente, non insisto per la votazione.

GUBERT. Signor Presidente, sono soddisfatto delle dichiarazioni del rappresentante del Governo. Auspico soltanto che nel confronto con i sindacati degli autotrasportatori non si senta la voce solo dei più forti, ma anche quella dei più deboli, perché questo era il problema che sottolineavo.

SARTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARTO. Signor Presidente, vorrei fare un'osservazione, se mi è permesso. Non capisco cosa c'entra la concessione autostradale rispetto alla ferrovia, nel senso che so qual è il rapporto tra i due sistemi, ma non è come è scritto nell'ordine del giorno del senatore Gubert.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti al testo degli articoli del decreto-legge, comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si danno tutti per illustrati.

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, ritiro gli emendamenti 1.12 e 1.13 per trasformarli in due ordini del giorno, il cui testo farò pervenire quanto prima alla Presidenza.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, senatore Lauro.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, come è ovvio, le condizioni (già richiamate da molti colleghi) in cui ci troviamo a discutere tale provvedimento mi inducono ad esprimere un parere negativo su tutti gli emendamenti o meglio a invitare i presentatori a ritirarli, per quanto possibile, dal momento che i tempi per giungere all'approvazione definitiva del provvedimento non consentono un ulteriore passaggio parlamentare.

Tuttavia, mi permetto di rubare qualche secondo per sottolineare l'opportunità di dividere l'insieme degli emendamenti al nostro esame in tre gruppi. Una parte contiene una serie di precisazioni che certamente potrebbero migliorare il testo della legge n. 454 ma che, tuttavia, mi sembrano non essenziali a tale fine. Un'altra serie di emendamenti riguarda modificazioni non relative alla legge n. 454 ma, ad esempio, alle norme di accesso alla professione, che dovranno essere esaminate in modo più compiuto all'interno di provvedimenti che adeguino le relative norme alle nuove direttive europee emanate in materia.

Vorrei poi anticipare il parere del Governo sull'emendamento 2.0.2, che andrebbe ritirato in quanto superato, essendo già stata accolta dalla

Camera dei deputati un'analogha proposta emendativa, che costituisce oggi l'articolo 2-bis del decreto-legge al nostro esame. Credo che la presentazione di tale emendamento sia una semplice ripetizione dovuta ai tempi ristretti con i quali i Gruppi hanno dovuto svolgere il proprio lavoro.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e navigazione*. Signor Presidente, il Governo esprime parere conforme a quello del relatore. Vorrei soltanto aggiungere, per quanto riguarda l'accesso alla professione, che è stata emanata una nuova direttiva europea e che il Governo sta predisponendo il relativo decreto.

Nel contempo, invito i presentatori degli emendamenti concernenti il comma 1 dell'articolo 1 di considerare che lo stesso è frutto di un confronto presso l'altro ramo del Parlamento che ha registrato anche il contributo delle opposizioni essendo stato accolto un loro emendamento. Pertanto, invito i presentatori degli emendamenti in questione a ritirarli.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1.

LAURO. Signor Presidente, ritiro gli emendamenti 1.1 e 1.2.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.5, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.6, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.7, su cui la 5^a Commissione ha espresso parere contrario.

BORNACIN. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione, avanzata dal senatore Bornacin, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

PILONI. Signor Presidente, perché sul tabellone non appaiono quindici luci verdi?

PRESIDENTE. C'è bisogno di un'altra luce verde. *(Il tabellone elettronico segnala quindici luci verdi).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4475

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.8 è improcedibile.

Ne chiede la votazione, senatore Bornacin, o lo ritira?

BORNACIN. Lo ritiro, signor Presidente.

LAURO. Ritiro anche l'emendamento 1.9, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.10.

LAURO. Su questo emendamento c'è il parere contrario della 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, signor Presidente?

PRESIDENTE. No, senatore Lauro.

LAURO. Allora ne chiedo la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.10, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.11, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti 1.12 e 1.13 sono stati trasformati nei seguenti ordini del giorno:

«Il Senato,

considerato che:

la modifica proposta alla lettera *c*) dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, dal decreto-legge in esame finalizza il contributo per la riconversione e la modifica del parco veicolare circolante a ragioni di protezione ambientale;

al comma 2 dell'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 7 luglio 1999 si prevede che le agevolazioni sono concesse alle imprese di autotrasporto anche al fine di migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché la protezione ambientale;

si ravvisa la necessità di effettuare controlli alle frontiere oltre che sulle merci anche sui veicoli per quanto concerne le caratteristiche tecniche che gli stessi devono possedere, al fine di non favorire la circolazione di mezzi inquinanti e poco sicuri dando luogo così a forme di concorrenza sleale nei confronti degli operatori nazionali;

nel protocollo d'intesa firmato il 30 novembre 1999 tra i rappresentanti delle associazioni di categoria ed il Governo, quest'ultimo, al punto 4 del medesimo protocollo, si è impegnato a «realizzare una campagna di controlli (...) al fine sia di contrastare gli abusi sul territorio italiano da parte dei vettori dei Paesi terzi, sia di verificare l'osservanza della disciplina vigente in materia di autotrasporto merci, da parte delle imprese appartenenti ai Paesi dell'Unione europea»;

impegna il Governo,

al fine di conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale nonché delle condizioni ambientali, a prevedere che ai posti di frontiera vengano effettuati controlli sui veicoli provenienti da Paesi extracomunitari, vietando l'ingresso a quelli dal cui libretto di circolazione risulta la mancanza o l'inadeguatezza delle caratteristiche tecniche previste

dalla normativa nazionale e comunitaria in materia di emissioni inquinanti ed in materia di sicurezza del veicolo medesimo».

9.4475.8 (già em. 1.12)

LAURO

«Il Senato,

considerato che il nuovo codice della strada di fatto non consente più di adibire le motocarrozze al servizio di piazza (vedi articolo 86), mentre i veicoli già immatricolati per tale uso continuano a circolare.

Risulta allora motivata l'obiezione di chi, in possesso di patente A e CAP di categoria A1 e regolarmente abilitato alla guida di motocarrozze adibite a servizio taxi da anni, all'improvviso, a seguito della sostituzione del suddetto CAP con quello KA previsto dalle nuove norme «non può guidare più»,

impegna il Governo

a far sì che per queste persone venga prevista la possibilità di rilasciare un KB opportunamente limitato».

9.4475.9 (già em. 1.13)

LAURO

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli ordini del giorno di cui ho dato testé lettura.

VEDOVATO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, accolgo gli ordini del giorno nn. 8 e 9 come raccomandazione, perché stiamo discutendo in questi giorni la riforma del codice della strada.

PRESIDENTE. Essendo stati accolti dal Governo come raccomandazione, gli ordini del giorno nn. 8 e 9 non saranno posti ai voti.

Metto ai voti l'emendamento 1.14, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.15, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori, fino alla parola «volti».

Non è approvata.

Restano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.15 e gli emendamenti 1.16 e 1.17.

Metto ai voti l'emendamento 1.18, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.19, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

LAURO. Ritiro l'emendamento 1.20, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.21, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.22, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori, fino alle parole «46 per cento».

Non è approvata.

Restano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.22 e i successivi emendamenti dall'1.23 all'1.28.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.29 è improcedibile.

Senatore Lauro, chiede che venga messo ai voti o lo ritira?

LAURO. Quest'emendamento è sottoscritto anche da altri colleghi; quindi, vorrei consultarmi con loro.

PRESIDENTE. Certo, è giusta la consultazione. *(Il senatore Lauro si consulta con altri senatori).*

LAURO. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione, avanzata dal senatore Lauro, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-bis del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedi-

mento elettronico, dell'emendamento 1.29, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B)

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4475

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.30 è improcedibile.

LAURO. Signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, anche l'emendamento 1.31 è improcedibile.

LAURO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Metto ai voti l'emendamento 1.32, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.33, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.34, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.35, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.36, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori, fino alle parole «25 per cento».

Non è approvata.

Restano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.36 e gli emendamenti 1.37 e 1.38.

Metto ai voti l'emendamento 1.39, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.40, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.41, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.42, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.43 è improcedibile.

LAURO. Signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Metto ai voti l'emendamento 1.44, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.45, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.46, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.47, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.48, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.49, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.50, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.51, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.52 è improcedibile.

LAURO. Signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Metto ai voti l'emendamento 1.53, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.54, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.55, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.56, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.57, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.58, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.59, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.60, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.61, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.62, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.63.

Verifica del numero legale

NOVI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4475

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.63, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.64, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.65, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 1.66, su cui la 5^a Commissione ha espresso parere contrario.

LAURO. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione, avanzata dal senatore Lauro, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.66, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4475

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.67, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 1.68, su cui la 5^a Commissione ha espresso parere contrario.

BORNACIN. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione, avanzata dal senatore Bornacin, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.68, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4475

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.69 è improcedibile.

LAURO. Signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.70, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.71, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.72, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.73, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.74, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.75, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.76, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.77 è improcedibile.

BORNACIN. Signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.78, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, gli emendamenti 1.79 e 1.80 sono improcedibili.

BORNACIN. Signor Presidente, li ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.81, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.82, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che l'emendamento 1.83 è già stato dichiarato improponibile.

Metto ai voti l'emendamento 1.84, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che all'articolo 2 del decreto-legge non sono riferiti emendamenti.

Passiamo all'esame degli emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 2 del decreto-legge, che si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

VEDOVATO, *relatore*. Signor Presidente, ho già precisato in precedenza che, a mio giudizio, l'emendamento 2.0.2 dovrebbe essere ritirato, poiché quanto previsto è già compreso nel testo attualmente al nostro esame e costituisce l'articolo 2-*bis* inserito dalla Camera dei deputati.

Per quanto riguarda gli altri emendamenti, ho già anticipato un parere complessivamente contrario per le motivazioni espresse in precedenza.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Ricordo che l'emendamento 2.0.1 è già stato dichiarato improponibile.

Senatore Lauro, intende accogliere l'invito a ritirare l'emendamento 2.0.2?

LAURO. Signor Presidente, non concordo con quanto affermato dal relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.0.2, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che l'emendamento 2.0.3 è già stato dichiarato improponibile.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.4, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.5, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.6, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.7, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.8, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.9, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.10, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.11, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.12, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 2.0.13, su cui la 5^a Commissione ha espresso parere contrario.

BORNACIN. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione, avanzata dal senatore Bornacin, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.0.13, presentato dal senatore Lauro e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4475

PRESIDENTE. Ricordo che all'articolo 3 del decreto-legge non sono riferiti emendamenti.

Metto ai voti il disegno di legge, composto del solo articolo 1.

È approvato. *(Applausi dai Gruppi DS e PPI).*

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Comunico che la seduta di domani inizierà alle ore 9,30 con un intervento del ministro degli esteri Dini; dopo le comunicazioni del Governo sull'intervista del Cancelliere Schröder, ciascun Gruppo avrà a disposizione 5 minuti di tempo per intervenire. Riprenderemo quindi l'esame del provvedimento sulla *par condicio*.

**Ordine del giorno
per la seduta di venerdì 18 febbraio 2000**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 18 febbraio, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Comunicazioni del Ministro degli affari esteri sulle dichiarazioni attribuite al Cancelliere tedesco Schroeder.

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

– Disposizioni per la parità di accesso ai mezzi di informazione durante le campagne elettorali e referendarie e per la comunicazione politica (4197-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

– MAGNALBÒ. – Regole per la comunicazione politica radio-televisiva (4464).

La seduta è tolta. (*ore 22,36*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (4475)

ORDINI DEL GIORNO

Il Senato della Repubblica,

in sede di discussione del disegno di legge n. 4475 recante «Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1999 n. 484 recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità

**Non posto
in votazione (*)**

impegna il Governo:

a promuovere il cabotaggio marittimo, evitando le contrapposizioni tra le diverse modalità di trasporto e mirare allo sviluppo di una politica trasportistica multimodale che consenta un uso più efficiente e razionale delle modalità disponibili, coniugando le esigenze delle produzioni con quelle sociali;

ad istituire quindi alla stregua di quanto già avvenuto in altri Stati membri della Comunità (Olanda, Belgio e Grecia) uno *Short Sea Shipping Promotion Bureau*, che preveda la partecipazione diretta degli operatori del settore attraverso l'istituzione di una apposita tavola rotonda;

ad identificare con il PGT (Piano generale dei trasporti) i cantieri di un programma pluriennale di sviluppo delle «autostrade del mare.

9.4475.1.

LAURO

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

Il Senato

considerato che:

il settore dell'autotrasporto riveste una grande importanza non soltanto per il settore della distribuzione ma per l'intera economia nazionale;

**Non posto
in votazione (*)**

gli autotrasportatori competono in un sistema ormai pressochè liberalizzato con altri autotrasportatori di paesi comunitari che godono sovente di condizioni favorevoli;

il problema è ben presente tanto da avere indotto il Governo prima alla presentazione della legge 23 dicembre 1997, n. 454, e, successivamente, anche per ottemperare a quanto richiesto dall'Unione europea, alla presentazione del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, attualmente in esame;

l'obiettivo della legge, oltre alla ristrutturazione del settore e allo sviluppo dell'intermodalità, è anche quello di rendere, nel rispetto della normativa comunitaria, comunque più competitive le aziende nazionali;

gli autotrasportatori in Italia, attualmente, sono gravati da oneri come tassa di possesso e assicurazione RCA obbligatoria, indipendentemente dall'effettiva possibilità di utilizzo dei mezzi;

peraltro il divieto di circolazione dei mezzi adibiti ad autotrasporto nei giorni festivi e prefestivi limita complessivamente la possibilità di utilizzo di tali mezzi,

impegna il Governo:

in analogia a quanto avviene in altri paesi dell'Unione europea, a studiare la possibilità di rendere operative misure di riduzione della tassa di possesso e dei premi di assicurazione che tengano conto dell'effettiva possibilità di utilizzo dei mezzi.

9.4475.2.

LAURO

(*) Accolto dal Governo.

**Non posto
in votazione (*)**

Il Senato

premesso che:

le disposizioni comunitarie in materia di accise sugli oli minerali prevedono che eventuali riduzioni di esse possono essere praticate previo esperimento delle procedure contenute nella direttiva n. 92/81/CEE (articolo 8, paragrafo 4);

eventuali riduzioni possono avere effetto retroattivo;

con decisione del Consiglio n. 99/225/CE del 30 marzo 1999 prevede alcune riduzioni delle aliquote di accisa, ma, fra queste, non è inclusa la riduzione su quella relativa al gasolio utilizzato dai veicoli industriali;

impegna il Governo:

ove dovesse essere contestata in sede europea la concessione di una riduzione delle accise sugli oli minerali, a procedere immediatamente alla richiesta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva n. 92/81/CEE, di concedere la riduzione di cui si tratta a decorrere dal 1° aprile 2000, per veicoli adibiti al trasporto di cose in conto proprio ed in conto

terzi, distribuendo le somme a tal fine già stanziato per gli anni 1999 e 2000, nel periodo 1° aprile-31 dicembre 2000.

9.4475.3.

LAURO

(*) Accolto dal Governo.

Il Senato

**Non posto
in votazione (*)**

premessi:

che al fine di controllare l'impatto ambientale negativo dei transiti stradali per trasporto merci nelle aree alpine, del continuo incremento per l'intensificarsi degli scambi commerciali tra Italia e paesi dell'Europa centrale e settentrionale e per l'inadeguatezza dell'offerta di trasporto merci via ferrovia, è in atto, oltre a un regime di alte tariffe autostradali austriache, un contingentamento dei transiti per trasporto merci attraverso l'Austria;

che sono già in atto iniziative volte a incentivare il trasporto merci via ferrovia, anche attraverso la predisposizione di strutture per l'intermodalità, con l'impegno della concessionaria dell'autostrada del Brennero, della regione Trentino-Alto Adige, delle province autonome e di altri enti;

che nell'attesa di un riequilibrio delle modalità di trasporto, l'attuale modo di ripartizione della quota contingentata transiti, attraverso l'attribuzione di eco-punti alle imprese di autotrasporto, di cui al decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 16 novembre 1999, presenta disfunzioni. In particolare risultano sfavorite le imprese minori, le quali, godendo di un basso numero di eco-punti, devono operare in condizioni di rigidità assai maggiore (ad esempio un'impresa di modeste dimensioni risulta impossibilitata a stipulare nuovi contratti di autotrasporto che implicano un significativo aumento dei transiti attraverso l'Austria). Ancora, poiché il contingentamento riguarda i transiti e non i trasporti Italia-Austria e Austria-Germania, di fatto ad esso sono sottratte non solo le imprese di autotrasporto austriache, ma anche imprese italiane o di altro paese che dispongano di sede o magazzino in Austria, fatto che risulta assai più facile per le grandi imprese di autotrasporto;

che nelle regioni che confinano con l'Austria, in particolare nel Trentino-Alto Adige interessato all'asse del Brennero, l'attività di autotrasporto attraverso l'Austria è particolarmente sviluppata, interessando non solo grandi imprese di autotrasporto, ma anche medie e piccole,

impegna il Governo:

a riconsiderare le modalità di gestione della quota contingentata dei transiti attraverso l'Austria e in particolare i criteri per l'assegnazione di eco-punti, in modo da rimuovere lo svantaggio relativo nello svolgimento delle loro attività da parte delle imprese medie e piccole;

a dare specifica attenzione nell'esecuzione dei provvedimenti disposti dalla presente legge al problema del trasporto merci lungo l'asse

del Brennero, del suo spostamento da gomma a rotaia, ponendo le condizioni affinché le iniziative in atto e in progetto a tale scopo siano al meglio e con rapidità realizzate, ad iniziare dal rapido rinnovo della concessione dell'autostrada del Brennero, senza il quale sono bloccate le iniziative per il potenziamento della linea ferroviaria e dei trasporti ferroviari, anche valendosi dell'intermodalità.

9.4475.4.

GUBERT

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

**Non posto
in votazione (*)**

Il Senato,

impegna il Governo ad emettere disposizioni affinché i benefici di cui al decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, analogamente a quanto previsto per altri casi inerenti il settore dei trasporti, quali ad esempio il cabotaggio marittimo, siano destinati unicamente ad imprese che applicano e rispettano le leggi previdenziali, quelle in materia di lavoro ed i contratti collettivi vigenti.

9.4475.5.

CARPINELLI

(*) Accolto dal Governo.

**Non posto
in votazione (*)**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4475 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità,

premesso che:

le intese tra Governo e autotrasportatori continuano a riproporre incentivi di tipo tradizionale sul gasolio e sui pedaggi autostradali;

tale politica contrasta con la necessaria esigenza di pianificazione in materia di trasporti ed in particolare con l'attuale fase di studio e preparazione del nuovo Piano Generale dei trasporti, fondato sull'asse fondamentale del riequilibrio modale del trasporto su gomma a favore del trasporto ferroviario e del cabotaggio e dell'intermodalità;

vi sono impellenti esigenze di sicurezza assunte come priorità del Governo, sia nel PGT che nel recente pacchetto sicurezza, che richiedono una riduzione del trasporto merci su strada e autostrada, in particolare rispetto ai valichi alpini, ai trasporti su lunghe distanze, al trasporto di merci pericolose e al trasporto di rifiuti;

è sempre più drammatica ed urgente la questione dell'abbattimento dell'inquinamento atmosferico, visti anche i drammatici effetti sulla salute e sulle emissioni di gas serra ed il necessario varo di adeguate misure che

garantiscono il perseguimento da parte dell'Italia degli obiettivi fissati nei protocolli di Kioto;

che l'attuazione della prima e pur timida legge di riforma dell'autotrasporto è stata bloccata dagli organismi comunitari in quanto non colimante con la normativa europea;

impegna il Governo:

ad attuare con coerenza e adeguate verifiche le disposizioni di riforma contenute nel decreto;

ad indirizzare ogni futuro incentivo esclusivamente nel senso del riequilibrio modale e dell'intermodalità favorendo la cointeressenza dell'autotrasporto nelle attività di cabotaggio di trasporto combinato e garantendo la piena compatibilità con la normativa comunitaria per rendere pienamente attuabili ed efficaci tali incentivi;

a sostenere lo sviluppo delle «autostrade viaggianti» e delle *freeways* ferroviarie, del cabotaggio e delle relative infrastrutture di trasporto e della logistica al fine di rendere più sostenibile e compatibile il trasporto di merci.

9.4475.6 SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, CORTIANA,
LUBRANO DI RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI,
SEMENZATO

(*) Accolto dal Governo.

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

**Non posto
in votazione (*)**

1. Il decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(*) Approvato il disegno di legge, composto del solo articolo 1.

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE
AL DECRETO-LEGGE 20 DICEMBRE 1999, N. 484

All'articolo 1:

al comma 1, è premesso il seguente:

«01. La lettera c) del comma 2 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è sostituita dalla seguente:

"c) per impresa di autotrasporto un'impresa, ovvero un raggruppamento, che esercita l'attività di autotrasporto di cose su strada per conto di terzi e che è iscritta all'albo degli autotrasportatori di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche se avente sede principale in altro Stato dell'Unione europea;"»;

al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera c), le parole da: «limitatamente» fino a: «presente articolo» sono sostituite dalle seguenti: «per conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, limitatamente alla sostituzione dei veicoli immatricolati da oltre sei anni alla data di entrata in vigore del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, e per consentire una riduzione nonchè il miglioramento dell'impatto ambientale in modo da conseguire standard più elevati di quelli previsti dalla normativa in vigore. L'intervento dello Stato è limitato sino alla compensazione dei maggiori costi derivanti dall'adeguamento agli standard tecnici più elevati in materia di emissioni e di sicurezza»;

dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. L'articolo 4 della legge n. 454 del 1997 è sostituito dal seguente:

"Art. 4. – *(Incentivi per l'aggregazione di imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali e razionalizzare l'offerta di trasporto stradale).* 1. Per i processi di aggregazione che interessino piccole e medie imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, preferenzialmente finalizzati ad operare nel comparto del trasporto combinato, tali da realizzare anche una riduzione della capacità di carico complessiva e, nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza della circolazione, maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore utilizzazione dell'offerta di trasporto, sono concessi contributi per l'impianto delle nuove strutture societarie, per gli investimenti connessi al progetto di aggregazione, ed agevolazioni sui costi del personale occu-

pato nelle nuove strutture risultanti dalle aggregazioni. Con decreto dirigenziale, sentito il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, sono stabiliti criteri e procedure per la concessione dei benefici, tenuto conto di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo e della necessità di assicurare che i progetti di aggregazione non risultino distorsivi della concorrenza e producano un'effettiva riduzione della capacità di trasporto.

2. Possono beneficiare dei contributi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c), ed al comma 1 del presente articolo, per le operazioni realizzate dopo la data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1 e fino al 31 dicembre 2001:

a) le piccole e medie imprese che risultano da fusioni o sono destinatarie di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto. Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonchè partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può utilizzare i benefici per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo, controllate o collegate;

b) le piccole e medie imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti;

c) i raggruppamenti di imprese, già esistenti alla data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1, che associano piccole e medie imprese, che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei due anni precedenti la data medesima. Analogamente possono beneficiare dei contributi i raggruppamenti, che abbiano i requisiti delle piccole e medie imprese, che provvedono a fondersi tra loro.

3. Dai processi di aggregazione di cui al presente articolo dovrà risultare una riduzione della capacità di trasporto complessiva delle imprese e dei raggruppamenti interessati, qualora a seguito di tali processi la capacità di trasporto risulti pari o superiore alle 260 tonnellate di carico utile complessivo. Con il decreto dirigenziale di cui al comma 1 sono stabiliti criteri e modalità per il conseguimento della riduzione della capacità di trasporto.

4. Alle imprese ed ai raggruppamenti risultanti dalle operazioni di cui al presente articolo sono concessi contributi per la partecipazione dei propri titolari ed addetti ad iniziative di formazione professionale, compresi l'acquisto di materiale didattico ed audiovisivo e la partecipazione a corsi, nella misura del 50 per cento degli oneri diretti ed indiretti sopportati e comunque per importi non superiori a 100 milioni di lire per ciascuna iniziativa.

5. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto e dei raggruppamenti ai contributi di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) del numero di imprese monoveicolari che partecipano al raggruppamento, degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;

b) del numero di imprese monoveicolari che siano coinvolte nei processi di fusione tra raggruppamenti, oltre che degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1".

2-ter. L'articolo 5 della legge n. 454 del 1997 è sostituito dal seguente:

"Art. 5. (*Interventi e agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne*). 1. A favore delle iniziative previste all'articolo 1, comma 3, lettera d), realizzate o avviate a realizzazione nel quadriennio 1998-2001, possono essere concessi mutui quinquennali, ad un terzo del tasso di riferimento, fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1,5 miliardi.

2. Le agevolazioni finanziarie di cui al comma 1 sono destinate:

a) alla realizzazione di *terminal* per il trasporto combinato, ivi inclusi i depositi ed i servizi accessori per la movimentazione delle unità di carico;

b) all'acquisizione di programmi ed apparecchiature elettroniche e telematiche riferiti alla catena di trasporto combinato;

c) all'acquisizione di unità di trasporto combinato e delle relative attrezzature.

3. Le iniziative di cui al comma 2, lettera a), potranno essere ammesse in quanto conformi alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia di libera concorrenza e coerenti con un razionale sviluppo del trasporto combinato"»;

al comma 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Per le finalità di cui agli articoli da 1 a 5, sono autorizzati i limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 da assegnare, sulla base del piano di cui all'articolo 1, ai soggetti di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, quali contributi pari alla rata di ammortamento per capitale e interessi a fronte di mutui o altre operazioni finanziarie attivate dai soggetti stessi con separata evidenza contabile. La scelta dei predetti soggetti è effettuata ai sensi della vigente normativa in materia di appalti pubblici di servizi e nelle relative convenzioni sono disciplinate le modalità di istruttoria delle domande di ammissione ai benefici, quelle per l'erogazione dei benefici stessi, nonché per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie"»;

il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le convenzioni stipulate con i soggetti di cui all'articolo 2, comma 100, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sono risolte con effetto dalla data in cui sono rese efficaci le convenzioni con i soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 10 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, come sostituito dal comma 3 del presente articolo, fatti salvi gli effetti dei procedimenti già avviati alla stessa data fino al completamento dei conseguenti atti di liquidazione e di erogazione delle agevolazioni».

Dopo l'articolo 2, è inserito il seguente:

«Art. 2-bis. 1. All'articolo 5, comma 2, della legge 12 marzo 1999, n. 68, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per consentire al comparto dell'autotrasporto nazionale di evolvere verso modalità di servizio più evolute e competitive e per favorire un maggiore grado di sicurezza nella circolazione stradale di mezzi, ai sensi del comma 1 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, i datori di lavoro pubblici e privati che operano nel settore dell'autotrasporto non sono tenuti, per quanto concerne il personale viaggiante, all'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 3"».

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO
COMPRENDEnte LE MODIFICAZIONI APPORTATE
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 1.

01. La lettera *c*) del comma 2 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è sostituita dalla seguente:

«*c*) per impresa di autotrasporto un'impresa, ovvero un raggruppamento, che esercita l'attività di autotrasporto di cose su strada per conto di terzi e che è iscritta all'albo degli autotrasportatori di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche se avente sede principale in altro Stato dell'Unione europea;».

1. All'articolo 2 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli interventi previsti dal presente articolo sono destinati al finanziamento agevolato delle iniziative riguardanti:

a) l'acquisizione dei programmi e delle apparecchiature informatiche da impiegare nell'ambito delle attività di formazione di cui alla suc-

cessiva lettera e); a tali iniziative è riservato il 10 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

b) la partecipazione alla realizzazione di terminals per trasporti stradali; a tali iniziative è riservato il 38 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

c) la riconversione e modifica del parco veicolare circolante, mediante l'acquisizione di nuovi veicoli, per conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, limitatamente alla sostituzione dei veicoli immatricolati da oltre sei anni alla data di entrata in vigore del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, e per consentire una riduzione nonchè il miglioramento dell'impatto ambientale in modo da conseguire *standard* più elevati di quelli previsti dalla normativa in vigore. L'intervento dello Stato è limitato sino alla compensazione dei maggiori costi derivanti dall'adeguamento agli *standard* tecnici più elevati in materia di emissioni e di sicurezza; a tali iniziative è riservato il 46 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

d) interventi di adeguamento per la riduzione di emissioni inquinanti su veicoli in disponibilità dell'impresa di autotrasporto, per i quali può essere concesso un contributo fino al 25 per cento del costo totale documentato dalle aziende interessate; a tali iniziative è riservato il 4 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

e) la formazione professionale degli operatori e dei loro dipendenti, anche utilizzando a tale scopo le risorse attivabili mediante il cofinanziamento dell'Unione europea; a tali iniziative è riservato il 2 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a).»;

b) al comma 2 le parole: «nel triennio 1997-1999» sono sostituite dalle seguenti: «o avviate a realizzazione nel quadriennio 1998-2001»;

c) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) per le operazioni di cui al comma 1, lettera b), mutui decennali fino al 60 per cento dell'investimento nel limite massimo di lire un miliardo;»;

d) al comma 2, lettera d), dopo le parole: «spese documentate» sono inserite le seguenti: «fino al 25 per cento del costo totale»;

e) al comma 3, le parole: «lettere a), b) e c)» sono sostituite dalle seguenti: «lettere a) e c)»;

f) al comma 4, la lettera e) è abrogata;

g) il comma 6 è abrogato.

2. All'articolo 3 della legge n. 454 del 1997 sono abrogati i commi 6, 7, 8 e 9.

2-bis. L'articolo 4 della legge n. 454 del 1997 è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - (Incentivi per l'aggregazione di imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali e razionalizzare l'offerta di trasporto stradale). 1. Per i processi di aggregazione che interessino piccole e medie imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi,

iscritte all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, preferenzialmente finalizzati ad operare nel comparto del trasporto combinato, tali da realizzare anche una riduzione della capacità di carico complessiva e, nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza della circolazione, maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore utilizzazione dell'offerta di trasporto, sono concessi contributi per l'impianto delle nuove strutture societarie, per gli investimenti connessi al progetto di aggregazione, ed agevolazioni sui costi del personale occupato nelle nuove strutture risultanti dalle aggregazioni. Con decreto dirigenziale, sentito il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, sono stabiliti criteri e procedure per la concessione dei benefici, tenuto conto di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo e della necessità di assicurare che i progetti di aggregazione non risultino distorsivi della concorrenza e producano un'effettiva riduzione della capacità di trasporto.

2. Possono beneficiare dei contributi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c), ed al comma 1 del presente articolo, per le operazioni realizzate dopo la data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1 e fino al 31 dicembre 2001:

a) le piccole e medie imprese che risultano da fusioni o sono destinate di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto. Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonchè partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può utilizzare i benefici per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo, controllate o collegate;

b) le piccole e medie imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti;

c) i raggruppamenti di imprese, già esistenti alla data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1, che associano piccole e medie imprese, che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei due anni precedenti la data medesima. Analogamente possono beneficiare dei contributi i raggruppamenti, che abbiano i requisiti delle piccole e medie imprese, che provvedono a fondersi tra loro.

3. Dai processi di aggregazione di cui al presente articolo dovrà risultare una riduzione della capacità di trasporto complessiva delle imprese e dei raggruppamenti interessati, qualora a seguito di tali processi la capacità di trasporto risulti pari o superiore alle 260 tonnellate di carico utile complessivo. Con il decreto dirigenziale di cui al comma 1 sono stabiliti criteri e modalità per il conseguimento della riduzione della capacità di trasporto.

4. Alle imprese ed ai raggruppamenti risultanti dalle operazioni di cui al presente articolo sono concessi contributi per la partecipazione dei propri titolari ed addetti ad iniziative di formazione professionale, compresi l'acquisto di materiale didattico ed audiovisivo e la partecipazione

a corsi, nella misura del 50 per cento degli oneri diretti ed indiretti sopportati e comunque per importi non superiori a 100 milioni di lire per ciascuna iniziativa.

5. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto e dei raggruppamenti ai contributi di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) del numero di imprese monoveicolari che partecipano al raggruppamento, degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;

b) del numero di imprese monoveicolari che siano coinvolte nei processi di fusione tra raggruppamenti, oltre che degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1.

2-ter. L'articolo 5 della legge n. 454 del 1997, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - (*Interventi e agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne*). 1. A favore delle iniziative previste all'articolo 1, comma 3, lettera d), realizzate o avviate a realizzazione nel quadriennio 1998-2001, possono essere concessi mutui quinquennali, ad un terzo del tasso di riferimento, fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1,5 miliardi.

2. Le agevolazioni finanziarie di cui al comma 1 sono destinate:

a) alla realizzazione di *terminal* per il trasporto combinato, ivi inclusi i depositi ed i servizi accessori per la movimentazione delle unità di carico;

b) all'acquisizione di programmi ed apparecchiature elettroniche e telematiche riferite alla catena di trasporto combinato;

c) all'acquisizione di unità di trasporto combinato e delle relative attrezzature.

3. Le iniziative di cui al comma 2, lettera a), potranno essere ammesse in quanto conformi alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia di libera concorrenza e coerenti con un razionale sviluppo del trasporto combinato»

3. All'articolo 10 della legge n. 454 del 1997 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per le finalità di cui agli articoli da 1 a 5, sono autorizzati i limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 da assegnare, sulla base del piano di cui all'articolo 1, ai soggetti di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, quali contributi pari alla rata di ammortamento per capitale e interessi a fronte di mutui o altre operazioni finanziarie attivate dai soggetti stessi con separata evidenza contabile. La scelta dei predetti soggetti è effettuata ai

sensi della vigente normativa in materia di appalti pubblici di servizi e nelle relative convenzioni sono disciplinate le modalità di istruttoria delle domande di ammissione ai benefici, quelle per l'erogazione dei benefici stessi, nonché per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie»;

b) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sentito il Comitato di cui all'articolo 8, può essere mutata la destinazione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 1, nell'ambito delle finalità stabilite dalla presente legge, in caso di mancata utilizzazione delle risorse medesime per gli obiettivi di spesa originariamente previsti.».

4. Le convenzioni stipulate con i soggetti di cui all'articolo 2, comma 100, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sono risolte con effetto dalla data in cui sono rese efficaci le convenzioni con i soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 10 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, come sostituito dal comma 3 del presente articolo, fatti salvi gli effetti dei procedimenti già avviati alla stessa data fino al completamento dei conseguenti atti di liquidazione e di erogazione delle agevolazioni.

EMENDAMENTI

all'articolo 1 del decreto-legge

Al comma 01 premettere il seguente:

Ritirato

«001. All'articolo 1, comma 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, dopo la parola "autotrasporto", ovunque ricorra sono aggiunte le seguenti "di merci"».

1.1

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 01 premettere il seguente:

Ritirato

«001. All'articolo 1, comma 1 primo periodo, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, la parola "nazionale" è soppressa».

1.2

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Sostituire il comma 01 con il seguente:

Respinto

«01. All'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

1. La presente legge ha la finalità di ristrutturare il sistema dell'auto-transporto italiano attraverso la riforma della disciplina normativa contenuta

nella legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasporti di cose per conto di terzi, la disciplina degli autotrasporti di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada, riportata al Titolo I della presente legge. Inoltre vengono disposti alcuni interventi, riportati al Titolo II della presente legge, tesi a:

a) armonizzare la disciplina amministrativa che regola l'accesso al mercato dell'autotrasporto;

b) riorganizzare l'offerta di trasporto mediante la destinazione di risorse finanziarie finalizzate alla riduzione della capacità complessiva di trasporto, all'incentivazione degli investimenti finalizzati all'evoluzione tecnologica ed organizzativa delle imprese e per favorire il ricorso al trasporto intermodale, nel rispetto delle direttive emanate dall'Unione europea.

b) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto di terzi».

1.3

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto

Sostituire il comma 01 con il seguente:

«01. La lettera c) del comma 2 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è sostituita con la seguente:

c) per impresa di autotrasporto la persona fisica o giuridica che esercita l'attività di autotrasporto di cose per conto terzi in un Paese dell'Unione Europea. Per le imprese non residenti in Italia condizione per accedere ai benefici previsti dalla presente legge è il possesso della Licenza Comunitaria di cui al Regolamento CEE n. 881/92 del Consiglio del 26 marzo 1992».

Le lettere c) e d) del comma 3 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, sono sostituite con le seguenti:

«c) incentivazione delle aggregazioni tra le imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali nei limiti del 10 per cento delle risorse complessive;

d) finanziamento dei mezzi adibiti alla gestione del trasporto combinato per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico specifiche destinate al trasporto combinato per ferrovia, per mare e per vie navigabili interne, nonché agevolazioni al trasporto combinato nei limiti del 15 per cento delle risorse complessive».

1.4

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Sostituire il comma 01 con il seguente:

Respinto

«01. La lettera *c*) del comma 2 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è sostituita con la seguente:

c) Ai fini della presente legge si intende per impresa di autotrasporto un'impresa, ovvero un raggruppamento che eserciti l'attività di autotrasporto di cose su strada per conto di terzi e sia iscritta all'Albo degli autotrasportatori, istituito dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, o avente sede principale in altro Stato dell'Unione europea».

1.5

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 01, inserire il seguente:

Respinto

«01-bis. All'articolo 1, comma 3, alinea, primo periodo, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole: "triennio 1997-1999" sono sostituite dalle seguenti: "quinquennio 1998-2002"».

1.6

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 01, inserire il seguente:

Respinto

«01-bis. All'articolo 1, comma 3, lettera *a*) della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole: "50 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "65 per cento"».

1.7

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 01, inserire il seguente:

Ritirato

«01-bis. All'articolo 1, comma 3, lettera *b*) della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole: "18 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "20 per cento"».

1.8

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 01, inserire il seguente:

Ritirato

«01-bis. All'articolo 1, comma 4, lettera *c*) della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole: "in conformità ai principi di cui all'articolo 92 del trattato CEE" sono sostituite dalle seguenti: "tali pareri devono rispettare la normativa prevista dagli articoli 92 e seguenti del trattato CEE in materia di aiuti di Stato"».

1.9

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 01, inserire il seguente:*

«01-bis. Il comma 5 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454 è soppresso».

1.10

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 01, inserire il seguente:*

«01-bis. Al comma 6 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole: "con qualsiasi mezzo e tonnellaggio e a qualsiasi titolo" sono sostituite dalle seguenti: "con automezzi aventi massa complessiva superiore ai 60 quintali"».

1.11

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

**Ritirato
e trasformato
nell'odg n. 8**

Sopprimere il comma 1.

1.12

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

**Ritirato
e trasformato
nell'odg n. 9**

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

1.13

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Al comma 1, sostituire la lettera a), con la seguente:*

a) al comma 1, alinea, della legge n. 454 del 1997 dopo le parole: «in funzione» sono aggiunti le seguenti: «dei trasporti effettuati con diverse modalità».

1.14

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

**Le parole da:
«Al comma 1»
a: «volti»
respinte; seconda
parte preclusa**

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera a), dopo le parole: «acquisizione dei programmi» aggiungere le seguenti: «volti allo sviluppo di tecniche informatiche utili allo sviluppo dei sistemi di trasporto intermodali e del trasporto combinato».

1.15

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Precluso

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera a), dopo le parole: «acquisizione dei programmi» aggiungere le seguenti: «volti allo sviluppo dell'intermodalità».

1.16

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera a), dopo le parole: «acquisizione dei programmi» aggiungere le seguenti: «volti allo sviluppo del trasporto combinato». **Precluso**

1.17 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera a), dopo le parole: «acquisizione dei programmi» aggiungere le seguenti: «destinati a migliorare, attraverso l'uso di sistemi di controllo della movimentazione delle merci informatici e satellitare». **Respinto**

1.18 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera a), sopprimere le parole: «da impiegare nell'ambito delle attività di formazione di cui alla successiva lettera e). **Respinto**

Conseguentemente, sopprimere la lettera e).

1.19 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera a), sostituire le parole: «10 per cento» con le seguenti: «20 per cento». **Ritirato**

1.20 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera c), sostituire le parole da: «circolante» fino alla fine della lettera con le seguenti: «mediante l'acquisizione di nuovi veicoli che rispettino standard tecnici, in materia di emissione di sicurezza limitatamente alla sostituzione dei veicoli immatricolati da oltre cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente articolo. A tali iniziative è riservato il 46 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a). L'intervento dello Stato è limitato alla compensazione dei maggiori costi derivanti dalla differenza di prezzo tra veicoli rispondenti a tali standard più rigorosi e quella dei veicoli conformi alle norme europee e nazionali in materia di tutela dell'ambiente». **Respinto**

1.21 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera a), capoverso 1, lettera c), sostituire le parole: «46 per cento» con le seguenti: «20 per cento». **Le parole da: «Al comma 1» a: «46 per cento» respinte; seconda parte preclusa**

1.22 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera b), sostituire le parole: «o avviate a realizzazione nel quadriennio 1998-2001» con le seguenti: «nel quinquennio 1998-2002».

Respinto

1.32 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera b), sostituire le parole: «quadriennio 1998-2001» con le seguenti: «quinquennio 1998-2002».

Respinto

1.33 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, dopo la lettera b) aggiungere la seguente:

Respinto

«b-bis) al comma 2, lettera a), le parole: "550 milioni" sono sostituite dalle parole: "600 milioni"».

1.34 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, sopprimere la lettera d).

Respinto

1.35 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera d), sostituire le parole: «25 per cento» con le seguenti: «35 per cento».

**Le parole da:
«Al comma 1»
a: «25 per
cento» respinte;
seconda parte
preclusa**

1.36 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera d), sostituire le parole: «25 per cento» con le seguenti: «30 per cento».

Precluso

1.37 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, lettera d), sostituire le parole: «25 per cento» con le seguenti: «20 per cento».

Precluso

1.38 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 1, sopprimere la lettera e).

Respinto

1.39 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

Respinto

«1-bis. All'articolo 3, comma 2, lettera b), della legge n. 454 del 1997, sono aggiunte, in fine, le parole: "; le autorizzazioni così ritirate non potranno essere in alcun modo riassegnate"».

1.47

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

Respinto

«1-bis. All'articolo 3, comma 3, lettera b), della legge n. 454 del 1997, le parole: "6 mesi successivi alla" sono sostituite dalle seguenti: dalla"».

1.48

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

Respinto

«1-bis. All'articolo 3, comma 2, della legge n. 454 del 1997, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

"c) al declassamento della patente di guida"».

1.49

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

Respinto

«1-bis. All'articolo 3, comma 5, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati alla lettera g) del comma 1 dell'articolo 16 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, come modificato dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1998, n. 42"».

1.50

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Sopprimere il comma 2.

Respinto

1.51

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Sostituire il comma 2 con il seguente:

Ritirato

«2. All'articolo 3 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, i commi 6, 7 ed 8 sono sostituiti dai seguenti:

6. Le finalità del presente articolo possono essere perseguite con interventi per la riduzione volontaria dell'offerta di autotrasporto.

7. Alle imprese nazionali autorizzate al trasporto merci per conto di terzi che entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto attuativo previsto dal successivo comma 8 rinuncino ad una percentuale fino ad un massimo del 30 per cento del tonnellaggio accordato, si impegnino a non acquisire nuove autorizzazioni per un periodo di 3 anni e presentino nello stesso termine, un piano di investimenti triennali per il miglioramento della qualità del servizio è concesso un contributo pari a:

a) 55 milioni di lire per la riduzione del 26 per cento di tonnellate della massa complessiva attribuita all'impresa, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 85/98;

b) 100 milioni di lire per la riduzione di 44 tonnellate della massa complessiva aziendale attribuita all'impresa, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 85/98.

8. Entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto regolamenta i criteri e le modalità per la concessione del contributo e per la redazione dei piani di investimento triennali con le indicazioni delle singole componenti dei piani stessi.

8-bis. Sono escluse dai benefici di cui ai commi precedenti le imprese che rinuncino alle autorizzazioni speciali con autocarri isolati privi delle facoltà di traino di portata non superiore alle 7 tonnellate e di massa complessiva non superiore alle 11,5 tonnellate previste dall'articolo 12, paragrafo 2, lettera b) del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1997, n. 783, ovvero alle autorizzazioni per veicoli di trasporto eccezionale, per veicoli permanentemente attrezzati con cisterna atta al carico, alla compattazione, allo scarico ed al trasporto di rifiuti solidi urbani, per veicoli permanentemente attrezzati con cisterna per il carico, lo scarico ed al trasporto di liquami e liquidi di spurgo pozzi neri, di prodotti bituminosi alle alte temperature di cui all'articolo 2 punti 1, 2 e 3 del decreto del Ministro dei trasporti 18 novembre 1982, n. 1244, nonchè alle autorizzazioni per autobetoniere di cui all'articolo 1, comma 3, ultimo alinea del decreto del Ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 1913.

8-ter. Le imprese che alla data di entrata in vigore della presente disposizione si sono avvalse della facoltà di aumentare la propria capacità di carico fino al raddoppio della massa complessiva autorizzata, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 85/98, possono beneficiare dei contributi di cui ai precedenti commi, previa rinuncia al raddoppio stesso e restituzione ai competenti Uffici della Motorizzazione civile delle targhe e delle carte di circolazione dei veicoli immatricolati in eccedenza rispetto alle capacità di carico che avevano al momento in cui hanno esercitato la facoltà di raddoppio. Il contributo è commisurato alla ulteriore riduzione volontaria della massa complessiva autorizzata dell'impresa».

Al comma 2-bis, capoverso, sostituire il capoverso Art. 4 con il seguente: **Respinto**

«Art. 4. (Incentivi per l'aggregazione di imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali e nazionalizzare l'offerta di trasporto stradale). – 1. Per i processi di aggregazioni che interessino piccole e medie imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, così come definito dalla normativa comunitaria iscritte all'Albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, preferenzialmente finalizzati ad operare nel comparto del trasporto combinato, tali da realizzare anche una riduzione della capacità di carico complessiva e, nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza della circolazione, maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore utilizzazione dell'offerta di trasporto, sono concessi contributi per l'impianto delle nuove strutture societarie, per gli investimenti connessi al progetto di aggregazione, ed agevolazioni sui costi del personale occupato nelle nuove strutture risultanti dalle aggregazioni. Con decreto dirigenziale, sentito il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori, sono stabiliti criteri e procedure per la concessione dei benefici, tenuto conto di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo e della necessità di assicurare che i progetti di aggregazione non risultino distorsivi della concorrenza e producano un'effettiva riduzione della capacità di trasporto.

2. Possono beneficiare dei contributi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c), ed al comma 1 del presente articolo, per le operazioni realizzate dopo l'entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1 e fino a 31 dicembre 2002:

a) le piccole e medie imprese che risultano da fusioni o sono destinatarie di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto. Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonchè partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può utilizzare i benefici per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo;

b) le piccole e medie imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti;

c) i raggruppamenti di imprese, già esistenti alla data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1, che associano piccole e medie imprese, che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei due anni precedenti la data medesima. Analogamente possono beneficiare delle agevolazioni i raggruppamenti, che abbiano i requisiti delle piccole e medie imprese, che provvedono a fondersi tra loro. Per raggruppamenti si intendono anche aziende che si costituiscono con GEIE o mediante contratto di *franchising*.

3. Dai processi di aggregazione di cui al presente articolo dovrà risultare una riduzione della capacità di trasporto complessiva delle imprese e dei raggruppamenti interessati. Con il decreto dirigenziale di cui al comma

1 sono stabiliti i criteri e modalità per il conseguimento della riduzione della capacità di trasporto.

4. Alle imprese ed ai raggruppamenti risultanti dalle operazioni di cui ai precedenti commi sono concessi contributi per la partecipazione dei propri titolari e dipendenti ad iniziative di formazione professionale, compreso l'acquisto di materiale didattico ed audiovisivo e la partecipazione a corsi, nella misura del 50 per cento degli oneri diretti ed indiretti sopportati e comunque per importi non superiori a 100 milioni di lire per ciascuna iniziativa.

5. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto e dei raggruppamenti ai contributi di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) del numero di imprese che partecipano al raggruppamento degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;

b) del numero di imprese che siano coinvolte nei processi di fusione tra raggruppamenti, oltre che degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1».

1.53

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Al comma 2-bis, capoverso Art. 4, comma 1, primo periodo, dopo le parole: «della circolazione» aggiungere la seguente: «stradale».*

1.54

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Al comma 2-bis, capoverso Art. 4, comma 2, lettera a), primo periodo, dopo le parole: «medie imprese» aggiungere le seguenti: «costituite dopo l'entrata in vigore della presente legge».*

1.55

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Al comma 2-bis, capoverso Art. 4, comma 2, lettera a), primo periodo, aggiungere in fine, le parole: «iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cui alla legge n. 298 del 1974».*

1.56

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Al comma 2-bis, capoverso Art. 4, comma 2, lettera c), primo periodo, sostituire le parole: «esistenti alla data di» con le seguenti: «costituite dopo la data».*

1.57

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 2-bis, capoverso Art. 4, comma 5, alinea, sopprimere le parole: «sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1». **Respinto**

1.58 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 2-bis, capoverso Art. 4, comma 5, lettera b), sostituire le parole: «di imprese monoveicolari», con le seguenti: «di imprenditori monoveicolari». **Respinto**

1.59 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Al comma 2-ter, capoverso Art. 5, comma 1, sostituire le parole: «1,5 miliardi», con le seguenti: «2 miliardi». **Respinto**

1.60 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente: **Respinto**

2-quater. All'articolo 6, comma 1, primo periodo della legge n. 454 del 1997 le parole: «e per conoscenza», sono sostituite dalla seguente: «0».

1.61 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente: **Respinto**

2-quater. All'articolo 6, comma 2, della legge n. 454 del 1997, le parole: «per violazione della normativa sulle tariffe obbligatorie di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, con esclusione di quelle relative alla mancata o irregolare compilazione della lettera di vettura», sono soppresse.

1.62 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente: **Respinto**

2-quater. All'articolo 6, comma 2, della legge n. 454 del 1997, dopo le parole: «contratto nazionale», sono aggiunte le seguenti: «collettivo di lavoro».

1.63 LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

2-quater. All'articolo 6, comma 2, della legge n. 454 del 1997, sono aggiunte, in fine, le parole: «ai sensi dell'articolo 46 della legge n. 298 del 1974, e successive modificazioni e integrazioni».

1.64

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

2-quater. All'articolo 6, comma 4, primo periodo, della legge n. 454 del 1997, la parola: «merci», è sostituita dalla seguente: «cose».

1.65

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

2-quater. All'articolo 6, comma 5, secondo periodo, della legge n. 454 del 1997, le parole: «terzo anno», sono sostituite dalle seguenti: «quinto anno».

1.66

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

2-quater. All'articolo 7, della legge n. 454 del 1997, il comma 4 è soppresso.

1.67

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter aggiungere il seguente:*

2-quater. Dopo l'articolo 5, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è aggiunto il seguente:

«Art 5-bis. - (*Disposizioni in materia di pedaggi autostradali*). – 1. Per i veicoli delle imprese artigiane che esercitano l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi i pedaggi autostradali sono ridotti del 50 per cento.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano anche alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi aventi sede in uno dei Paesi dell'Unione europea ed in regola con l'accesso al mercato dell'autotrasporto di merci.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo si provvede mediante corrispondente utilizzo dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per

l'anno 2000, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

1.68

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Ritirato

2-*quater*. Dopo l'articolo 5, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è aggiunto il seguente:

«Art. 5-*ter*. - (*Riduzione dell'accisa sul gasolio per autotrazione*). –
1. Per le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, l'accisa sul gasolio per autotrazione, è ridotta di lire 200. I minori introiti derivanti dall'applicazione del presente comma sono compensati attraverso maggiori trasferimenti da parte dello Stato alle regioni a statuto ordinario.

1.69

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Respinto

«2-*quater*. All'articolo 7, comma 4, primo periodo, della legge n. 454 del 1997, le parole: «entro il termine di cui al comma 1» sono soppresse.

1.70

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Respinto

«2-*quater*. All'articolo 7 della legge n. 454 del 1997 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"8. A partire della data di entrata in vigore della presente legge, la prescrizione per i diritti sorgenti dall'esecuzione di un contratto di autotrasporto di merci sul territorio nazionale è di un anno"».

1.71

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Respinto

«2-*quater*. All'articolo 7 della legge n. 454 del 1997 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"8. Per i diritti sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente legge, soggetti a prescrizione quinquennale, l'azione civile deve essere proposta a pena di decadenza entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le parti di comune accordo possono rivolgersi alla Commissione arbitrale istituita presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura in cui ha sede il vettore, ai

sensi dell'articolo 2, comma 4, lettera a), della legge 29 dicembre 1993, n. 580"».

1.72

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

«2-quater. All'articolo 7 della legge n. 454 del 1997 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"8. Le tariffe obbligatorie previste dal titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni, permangono in vigore fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 3"».

1.73

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

«2-quater. All'articolo 7 della legge n. 454 del 1997 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"8. In caso di nullità del contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi, non dovuta ad ipotesi di esercizio abusivo della professione, è comunque dovuto al vettore il compenso per l'attività svolta"».

1.74

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter aggiungere il seguente:*

«2-quater. Dopo l'articolo 7 della legge n. 454 del 1997 sono aggiunti i seguenti:

"Art. 7-bis. – La disciplina tariffaria a forcilla contenuta nel titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è sostituita dalle norme contenute negli articoli seguenti. Le parti sono libere di concordare i corrispettivi delle prestazioni di autotrasporto nel rispetto delle norme di cui agli articoli seguenti.

Art. 7-ter. – Il corrispettivo versato al vettore per l'esecuzione dei trasporti di cose per conto di terzi con veicoli di massa superiore alle 6 tonnellate deve essere tale da consentirgli il rispetto di tutte le norme di comportamento contenute nel codice della strada e le altre disposizioni emanate a tutela della sicurezza dei trasporti e della circolazione stradale, nonchè il rispetto della disciplina delle norme emanate a tutela del lavoro e di quelle contenute nel contratto collettivo di lavoro del settore.

Art. 7-quater. – Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il Comitato centrale dell'albo, emana, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, di concerto con i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e della previdenza sociale, un decreto che regolamenti la disciplina di calcolo del costo delle presta-

zioni di autotrasporto, nonché oneri o prestazioni accessorie, assumendo a riferimento i seguenti parametri:

- 1) la durata necessaria per lo svolgimento del trasporto nel pieno rispetto della normativa vigente;
- 2) i tempi durante i quali l'automezzo e l'autista sono a disposizione per il carico e lo scarico delle merci;
- 3) le prestazioni effettivamente svolte dal trasportatore e da suoi preposti;
- 4) le spese di carburante, manutenzione e ammortamento dei veicoli le spese generali aziendali e la remunerazione del capitale e del lavoro impiegato.

Art. 7-*quinquies*. – In caso di sinistro che coinvolga la responsabilità di un vettore che eserciti l'autotrasporto di cose per conto di terzi, si presume la responsabilità del mittente ovvero del soggetto che ha affidato la merce per il trasporto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, provvede pertanto alla verifica del rispetto delle disposizioni contenute nel precedente articolo 7-*quater*.

Ove venisse accertato il mancato rispetto delle disposizioni indicate al precedente comma, il mittente risponde dei danni arrecati a terzi.

È nullo qualsiasi patto contrario.

1.75

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Respinto

«2-*quater*. All'articolo 8, comma 1, alinea, primo periodo, della legge n. 454 del 1997, dopo le parole: «Ministro dell'ambiente» sono aggiunte le seguenti: «con il Ministro delle finanze e delle politiche comunitarie».

1.76

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Ritirato

«2-*quater*. All'articolo 8, comma 1, alinea, primo periodo, della legge n. 454 del 1997, la parola: «quattordici» è sostituita dalla seguente: «sedici».

1.77

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:

Respinto

«2-*quater*. All'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge n. 454 del 1997, dopo le parole: «Ministero dei trasporti e della navigazione» sono aggiunte le seguenti: «d'intesa con il Comitato centrale dell'albo».

1.78

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Ritirato *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

«2-*quater*. All'articolo 8, comma 1, della legge n. 454 del 1997, sono aggiunte infine le seguenti lettere:

i) da un componente designato dal Ministro delle finanze;

l) da un componente designato dal Ministro per le politiche comunitarie"».

1.79

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Ritirato *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

«2-*quater*. All'articolo 8, comma 1, lettera *g)*, della legge n. 454 del 1997, la parola "5" è sostituita dalla seguente: "6"».

1.80

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo il comma 2-ter, aggiungere il seguente:*

«2-*quater*. All'articolo 8, comma 1, alinea, primo periodo, della legge n. 454 del 1997, la lettera *g)* è sostituita dalla seguente: "*g)* cinque componenti indicati dal Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori e scelti tra le associazioni più rappresentative"».

1.81

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Sopprimere il comma 3.*

1.82

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Improponibile *Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:*

«3-*bis*. All'articolo 11 della legge n. 454 del 1997, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

4. All'articolo 186 della legge 13 giugno 1999, n. 190, dopo il comma 2 è inserito il seguente: 2-*bis*. Chiunque violi le norme di cui al comma precedente e provoca lesioni gravi, invalidità permanenti o decessi è colpito con la revoca definitiva della patente di guida. Nel caso di trasporti effettuati con veicoli aventi massa complessiva superiore ai 35 quintali si dispone altresì la revoca definitiva del titolo autorizzativo nel caso in cui il conducente sia il titolare dell'autorizzazione e l'immediata cessazione del rapporto di lavoro per giusta causa nel caso in cui il conducente sia un lavoratore subordinato».

1.83

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Sopprimere il comma 4.

Respinto

1.84

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

ORDINI DEL GIORNO

Il Senato,

**Non posto
in votazione (*)**

considerato che:

la modifica proposta alla lettera *c*) dell'articolo 2, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, dal decreto-legge in esame, finalizza il contributo per la riconversione e la modifica del parco veicolare circolante a ragioni di protezione ambientale;

al comma 2, dell'articolo 1, del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 7 luglio 1999 si prevede che le agevolazioni sono concesse alle imprese di autotrasporto anche al fine di migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché la protezione ambientale;

si ravvisa la necessità di effettuare controlli alle frontiere oltre che sulle merci anche sui veicoli per quanto concerne le caratteristiche tecniche che gli stessi devono possedere al fine di non favorire la circolazione di mezzi inquinanti e poco sicuri dando luogo così a forme di concorrenza sleale nei confronti degli operatori nazionali;

nel protocollo di intesa firmato il 30 novembre 1999 tra i rappresentanti delle associazioni di categoria ed il Governo, quest'ultimo, al punto 4 del medesimo protocollo, si è impegnato a «realizzare una campagna di controlli... al fine sia di contrastare gli abusi sul territorio italiano da parte dei vettori dei Paesi terzi, sia di verificare l'osservanza della disciplina vigente in materia di autotrasporto merci, da parte delle imprese appartenenti ai Paesi dell'Unione europea»,

impegna il Governo:

al fine di conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale nonché delle condizioni ambientali, a prevedere che ai posti di frontiera vengano effettuati controlli sui veicoli provenienti da Paesi extracomunitari, vietando l'ingresso a quelli dal cui libretto di circolazione risulta la mancanza o l'inadeguatezza delle caratteristiche tecniche previste dalla normativa nazionale e comunitaria in materia di emissioni inquinanti ed in materia di sicurezza del veicolo medesimo.

9.4475.8 (già em. 1.12)

LAURO

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

Non posto
in votazione (*)

Il Senato,

considerato che il nuovo codice della strada di fatto non consente più di adibire le motocarrozze al servizio di piazza (vedi art. 86) mentre i veicoli già immatricolati per tale uso continuano a circolare.

Risulta allora motivata l'obiezione di chi in possesso di patente A e CAP di categoria A1 e regolarmente abilitato alla guida di motocarrozze adibite a servizio taxi da anni, all'improvviso, a seguito della sostituzione del suddetto CAP con quello KA previsto dalle nuove norme «non può guidare più»,

impegna il Governo:

a far sì che per queste persone venga prevista la possibilità di rilasciare una KB opportunamente limitato.

9.4475.9 (già em. 1.13)

LAURO

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2.

1. Le somme iscritte sul capitolo di spesa 1586 del Ministero dei trasporti e della navigazione UPB 2.1.1.0, destinate al funzionamento dei comitati per l'Albo degli autotrasportatori, non utilizzate al termine dell'esercizio finanziario 1999, sono mantenute in bilancio per l'esercizio finanziario 2000.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE IMPROPONIBILE

Art. 2.

Improponibile

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 2 della legge 9 dicembre 1998, n. 426, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

3-bis. All'articolo 30 del decreto legislativo n. 22 del 1997, dopo il comma 16-bis, è aggiunto il seguente:

"16-ter. Le imprese che effettuano attività di raccolta e trasporto di rifiuti che richiedono ed ottengono l'iscrizione all'Albo dei gestori ai sensi del precedente comma 4 con le procedure ordinarie di cui agli articoli 10,

11 e 12 del decreto ministeriale n. 406 del 1998, possono ottenere, facendone semplice richiesta alle competenti sezioni regionali dell'Albo e senza ulteriori adempimenti, l'automatica iscrizione anche per le attività di raccolta e trasporto di rifiuti sottoposti a procedure semplificate di cui al comma 16 del presente articolo rilasciate ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettere b) e c), del decreto ministeriale n. 406 del 1998. In questo caso le suddette imprese sono esentate dall'iscrizione con le procedure semplificate di cui all'articolo 13 del decreto ministeriale n. 406 del 1998 e la revisione di cui all'articolo 19 dello stesso decreto ministeriale n. 406 del 1998 è quinquennale"».

2.0.1

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-bis.

1. Per consentire al comparto dell'autotrasporto nazionale di evolvere verso modalità di servizio più evolute e competitive e per favorire un maggior grado di sicurezza nella circolazione stradale di mezzi, ai sensi del comma 1 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, i datori di lavoro pubblici e privati che operano nel settore dell'autotrasporto non sono tenuti, per quanto concerne il personale viaggiante, all'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 3 della legge 12 marzo 1999, n. 68».

Respinto

2.0.2

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-bis.

1. Dopo l'articolo 8 della legge 9 dicembre 1998, n. 426, è aggiunto il seguente:

Improponibile

"Art. 8-bis. Le imprese che effettuano attività di raccolta e trasporto di rifiuti che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risultano iscritte contemporaneamente all'Albo dei gestori di rifiuti ai sensi dell'articolo 30, comma 4, del decreto legislativo n. 22 del 1997 per i rifiuti destinati allo smaltimento e del comma 16 dello stesso articolo per i rifiuti sottoposti a procedure semplificate di cui all'articolo 33 ed effettivamente avviati al riciclaggio ed al recupero, sono esentate dal versamento dei diritti annuali d'iscrizione all'Albo di cui all'articolo 21 del decreto ministeriale 28 aprile 1998, n. 406, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 25 novembre 1998, relativamente all'iscrizione di cui al sopracitato

comma 16, rilasciate ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettere *b*) e *c*), del decreto ministeriale n. 406 del 1998.

2. Il termine di cui all'articolo 3 del decreto ministeriale 13 dicembre 1995 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 1° marzo 1996 per il versamento di diritti di iscrizione all'Albo gestori di rifiuti per il solo anno 1999 è prorogato al trentesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le imprese di cui al comma 1 del presente articolo che hanno già provveduto al versamento dei diritti annuali senza avvalersi del godimento dell'esenzione di cui al predetto comma 1, potranno recuperare la differenza già versata portandola in detrazione all'atto del pagamento dei diritti dovuti per l'anno 2000 al netto degli interessi e della rivalutazione.

4. Ai fini dell'iscrizione alle categorie e classi di cui all'articolo 9, comma 3, del decreto ministeriale n. 406 del 1998 il calcolo dei quantitativi annui va computato convenzionalmente su 300 giorni lavorativi"».

2.0.3

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-bis.

Respinto

1. All'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 84, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

a) professione di autotrasportatore di cose su strada per conto di terzi l'attività economica per la quale una persona fisica o giuridica esegue, a fronte di un corrispettivo, mediante autoveicoli, il trasporto stradale di cose per conto di terzi».

2.0.4

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-bis.

Respinto

1. Il comma 7 dell'articolo 3 della legge 9 dicembre 1998, n. 426, è sostituito dal seguente:

"7. Le imprese autorizzate prima del 1° gennaio 1978 all'esercizio della professione di autotrasportatore sono dispensate dall'obbligo di comprovare i requisiti previsti dal presente articolo, con l'eccezione del requisito dell'onorabilità che va comunque accertato e di cui va verificato il successivo permanere"».

2.0.5

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Respinto

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 4 del decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 84, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il requisito dell'onorabilità cessa di sussistere anche nei confronti dei soggetti preposti all'attività di trasporto su strada di cose per conto terzi, allorchè gli addetti dell'impresa sottoposti alla loro direzione abbiano subito sanzioni gravi e ripetute per infrazioni di cui al comma 1, lettera *b*), ovvero per infrazioni al disposto di cui all'articolo 46 della citata legge n. 298 del 1974. In tale caso il soggetto viene escluso dall'elenco di cui all'articolo 6, comma 6, del presente decreto, al quale potrà essere riscritto trascorsi i due anni previsti al comma 3"».

2.0.6

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Respinto

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 84, le lettere *a*) e *b*) sono sostituite dalle seguenti:

"*a*) sia stata dichiarata delinquente abituale, professionale o per tendenza ovvero sia stata sottoposta a misure di sicurezza personale o misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423, e successive modificazioni, oppure abbia riportato con sentenza definitiva una qualsiasi condanna a pena detentiva non inferiore a due anni;

b) sia stata condannata per infrazioni gravi e ripetute alle normative che disciplinano le condizioni di retribuzione di lavoro della professione ovvero l'attività di trasporto su strada ed in particolare le norme concernenti il periodo di guida e di riposo dei conducenti, i pesi e le dimensioni dei veicoli commerciali, la sicurezza stradale e dei veicoli, nonché per infrazioni gravi e ripetute all'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298"».

2.0.7

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 84, il comma 6 è sostituito dal seguente:

"6. Il soggetto cui viene rilasciato l'attestato di capacità personale è inserito in un elenco provinciale che unitamente agli altri elenchi provinciali costituisce l'elenco nazionale degli abilitati alla direzione dell'attività di autotrasporto su strada per conti di terzi. Con regolamento del Ministero dei trasporti e della navigazione da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1998, n. 400, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite le modalità di compilazione e di tenuta degli elenchi"».

2.0.8

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 84, il comma 4 è sostituito dal seguente:

"4. Nei confronti dei provvedimenti previsti dall'articolo 6 e dal presente articolo è ammesso ricorso al Ministro dei trasporti e della navigazione"».

2.0.9

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 9 del decreto-legislativo 14 marzo 1998, n. 84, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabiliti i criteri e le modalità in base ai quali almeno ogni due anni sono effettuati i necessari controlli nei confronti delle imprese iscritte, ivi comprese le imprese esentate, ai sensi del presente decreto dal primo accertamento dei requisiti dell'onorabilità, della capacità professionale e di quella finanziaria, al fine di verificare la permanenza in capo alle stesse o

ai soggetti cui è affidata la direzione dell'attività di trasporto dei requisiti richiamati all'articolo 3, comma 1"».

2.0.10

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Respinto

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 9 del decreto-legislativo 14 marzo 1998, n. 84, i commi 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

"4. I fatti da porre a base della cancellazione o sospensione o radiazione dall'albo sono notificati dal Comitato provinciale dell'Albo all'iscritto cui è assegnato un termine non inferiore a trenta giorni per presentare eventuali deduzioni. Ogni iscritto ha diritto di essere personalmente sentito quando ne faccia espressa richiesta entro il termine predetto.

5. I provvedimenti di cancellazione, sospensione e radiazione dall'Albo assunti dal comitato provinciale competente sono notificati all'iscritto e comunicati al Comitato centrale dell'Albo. Avverso tali provvedimenti è ammesso ricorso secondo quanto previsto dall'articolo 25 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

2.0.11

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente

Respinto

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 9 del decreto-legislativo 14 marzo 1998, n. 84, il comma 10 è sostituito dal seguente:

"10. Le sanzioni disciplinari previste dall'articolo 21 della legge n. 298 del 1974, per violazioni accertate degli articoli 6, 7, 10, 62, 142, 167, commi 1, 2 e 3, 178 e 179 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 295, e successive modificazioni, nonché degli articoli da 15 a 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, e successive modificazioni, sono comminate solo a carico di coloro che dirigono l'attività di trasporto dell'impresa, qualora l'impresa, in cui il preposto opera, dimostri di aver adottato tutte le misure idonee intese ad evitare le infrazioni commesse. Le sanzioni disciplinari esplicano i propri effetti a valere sull'iscrizione del soggetto sanzionato nell'elenco di cui all'articolo 6, comma 6"».

2.0.12

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

Respinto *Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. La lettera g) del comma 1 dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come modificato dall'articolo 3 del decreto legislativo 2 settembre 1997, n. 313, è sostituita dalla seguente:

"g) l'imposta relativa all'acquisto, alla importazione, alle prestazioni di servizio di cui al terzo comma dell'articolo 16, nonché alle spese di gestione di apparecchiature terminali per il servizio pubblico terrestre di comunicazioni soggette alla tassa di concessioni governative di cui all'articolo 21 della Tariffa allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 641, come sostituita dal decreto del Ministro delle finanze 28 ottobre 1995, è ammessa in detrazione nella misura del 50 per cento salvo che per gli autotrasportatori in conto terzi iscritti all'Albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, per i quali è ammessa la detrazione del 100 per cento».

2.0.13

LAURO, BORNACIN, GERMANÀ

ARTICOLO 2-BIS INTRODOTTO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI
DOPO L'ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2-bis.

1. All'articolo 5, comma 2, della legge 12 marzo 1999, n. 68, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per consentire al comparto dell'autotrasporto nazionale di evolvere verso modalità di servizio più evolute e competitive e per favorire un maggiore grado di sicurezza nella circolazione stradale di mezzi, ai sensi del comma 1 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, i datori di lavoro pubblici e privati che operano nel settore dell'autotrasporto non sono tenuti, per quanto concerne il personale viaggiante, all'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 3».

ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 3.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Allegato B**Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO					ESITO	
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont		Magg
1	NOM.	Disegno di legge n.4475-Conversione in legge,con mod.,del de creto-legge 20 dicembre 1999,n.484.Em.1.7 (Lauro e altri)	155	154	000	016	138	078	RESP.
2	NOM.	Disegno di legge n.4475-Conversione in legge,con mod.,del de creto-legge 20 dicembre 1999,n.484.Em.1.29 (Lauro e altri)	155	154	000	017	137	078	RESP.
3	NOM.	Disegno di legge n.4475-Conversione in legge,con mod.,del de creto-legge 20 dicembre 1999,n.484.Em.1.66 (Lauro e altri)	156	152	001	015	136	077	RESP.
4	NOM.	Disegno di legge n.4475-Conversione in legge,con mod.,del de creto-legge 20 dicembre 1999,n.484.Em.1.68 (Lauro e altri)	160	155	001	017	137	078	RESP.
5	NOM.	Disegno di legge n.4475-Conversione in legge,con mod.,del de creto-legge 20 dicembre 1999,n.484.Em.2.0.13(Lauro e altri)	159	156	000	017	139	079	RESP.

F = Voto favorevole (in votazione palese)

C = Voto contrario (in votazione palese)

V = Partecipazione al voto (in votazione segreta)

A = Astensione

M = Senatore in congedo o missione

P = Presidente di turno

R = Richiedente la votazione e non votante

- Le votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

- Ogni singolo elenco contiene fino a 22 votazioni

- Agli elenchi e' premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto
il risultato, l'esito di ogni singola votazione

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 1

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
AGNELLI GIOVANNI	M	M	M	M	M
AGOSTINI GERARDO	C	C	C	C	C
ALBERTINI RENATO		C	C	C	C
ANDREOLLI TARCISIO	C	C	C	C	C
ANGIUS GAVINO	C	C	C	C	C
ASCIUTTI FRANCO	F	F	F	F	
AYALA GIUSEPPE MARIA	C	C	C	C	C
BARRILE DOMENICO	C	C	C	C	C
BASSANINI FRANCO	M	M	M	M	M
BATTAFARANO GIOVANNI VITTORIO	C	C	C	C	C
BEDIN TINO	C	C	C	C	C
BERNASCONI ANNA MARIA	C	C	C	C	C
BESOSTRI FELICE CARLO	C	C	C	C	C
BESSO CORDERO LIVIO	C	C	C	C	C
BETTONI BRANDANI MONICA	C	C	C	C	C
BISCARDI LUIGI	C	C	C	C	C
BO CARLO	M	M	M	M	M
BOBBIO NORBERTO	M	M	M	M	M
BOCO STEFANO	C	C	C	C	C
BONAVITA MASSIMO	C	C	C	C	C
BONFIETTI DARIA	C	C	C	C	C
BORNACIN GIORGIO	F	F	F	F	F
BORRONI ROBERTO	C	C	C	C	C
BORTOLOTTO FRANCESCO	C	C	C	C	C
BRUNI GIOVANNI			F	F	F
BRUNO GANERI ANTONELLA	C	C	C	C	C
BRUTTI MASSIMO	M	M	M	M	M
BUCCIARELLI ANNA MARIA	C	C	C	C	C
CABRAS ANTONIO	C	C	C	C	C
CADDEO ROSSANO	C	C	C	C	C
CALVI GUIDO	C	C	C	C	C
CAMERINI FULVIO	C	C	C	C	C

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 2

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
CAMPUS GIAN VITTORIO	F	F	R	R	F
CAPALDI ANTONIO	C	C	C	C	C
CAPONI LEONARDO	C	C	C	C	C
CARCARINO ANTONIO	C	C	C	C	C
CARELLA FRANCESCO	C	C	C	C	C
CARPI UMBERTO	C	C	C	C	C
CARPINELLI CARLO	C	C		C	C
CASTELLANI CARLA	F	F	F	F	R
CASTELLANI PIERLUIGI	C	C	C	C	C
CASTELLI ROBERTO	F	F	A	A	
CAZZARO BRUNO	C	C	C	C	C
CECCHI GORI VITTORIO	M	M	M	M	M
CIONI GRAZIANO	C	C	C	C	C
CIRAMI MELCHIORRE	C				
CONTE ANTONIO	M	M	M	M	M
CONTESTABILE DOMENICO	F	F		F	F
CORRAO LUDOVICO	C	C	C	C	C
CRESCENZIO MARIO	C	C	C	C	C
D'ALESSANDRO PRISCO FRANCA	M	M	M	M	M
DANIELE GALDI MARIA GRAZIA	C	C	C	C	C
DANIELI PAOLO				F	F
DEBENEDETTI FRANCO	C	C	C	C	C
DE CAROLIS STELIO	C	C	C	C	C
DE GUIDI GUIDO CESARE	C	C	C	C	C
DEL TURCO OTTAVIANO	M	M	M	M	M
DE LUCA ATHOS	C	C	C	C	C
DE LUCA MICHELE	C	C	C	C	C
DE MARTINO FRANCESCO	M	M	M	M	M
DE MARTINO GUIDO	M	M	M	M	M
DENTAMARO IDA	M	M	M	M	M
DE ZULUETA TANA	C	C	C	C	C
DIANA LINO	C	C	C	C	C

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 3

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
DIANA LORENZO	C	C	C	C	C
DI BENEDETTO DORIANO	M	M	M	M	M
DI ORIO FERDINANDO	C	C	C	C	C
DI PIETRO ANTONIO	M	M	M	M	M
DONISE EUGENIO MARIO	C	C	C	C	C
D'ONOFRIO FRANCESCO				F	
D'URSO MARIO	C	C	C	C	C
DUVA ANTONIO	C	C	C	C	C
ELIA LEOPOLDO	C	C	C	C	C
ERROI BRUNO	C	C	C	C	C
FALOMI ANTONIO	C	C	C	C	C
FASSONE ELVIO	C	C	C	C	C
FERRANTE GIOVANNI	C	C	C	C	C
FIGURELLI MICHELE	C	C	C	C	C
FIORILLO BIANCA MARIA	C	C	C	C	C
FIRRARELLO GIUSEPPE	F	F	F	F	F
FOLLIERI LUIGI	C	C	C	C	C
FORCIERI GIOVANNI LORENZO	C	C	C	C	C
FUMAGALLI CARULLI OMBRETTA	M	M	M	M	M
FUSILLO NICOLA	M	M	M	M	M
GAMBINI SERGIO	C	C	C	C	C
GIARETTA PAOLO	C	C	C	C	C
GIOVANELLI FAUSTO	C	C	C	C	C
GRUOSSO VITO	C	C	C	C	C
GUERZONI LUCIANO	C	C	C	C	C
IULIANO GIOVANNI	C	C	C	C	C
LARIZZA ROCCO	C	C	C	C	C
LASAGNA ROBERTO			F	F	F
LAURIA BALDASSARE	C			C	C
LAURIA MICHELE	M	M	M	M	M
LAURICELLA ANGELO	C	C	C	C	C
LAURO SALVATORE	F	F	F	F	F

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 4

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
LAVAGNINI SEVERINO	C	C	C	C	C
LEONE GIOVANNI	M	M	M	M	M
LO CURZIO GIUSEPPE	C	C	C	C	C
LOIERO AGAZIO	M	M	M	M	M
LOMBARDI SATRIANI LUIGI MARIA	C	C	C	C	C
LORETO ROCCO VITO	C	C	C	C	C
LUBRANO DI RICCO GIOVANNI	C	C	C	C	C
MACONI LORIS GIUSEPPE	C	C	C	C	C
MAGGI ERNESTO	F	F		R	F
MAGGIORE GIUSEPPE			F	F	
MAGLIOCCHETTI BRUNO	F	F	F	F	F
MAGNALBO' LUCIANO	F				F
MANCINO NICOLA	P	P	P	P	P
MANCONI LUIGI	C	C	C	C	C
MANFREDI LUIGI			F	F	
MANIS ADOLFO	M	M	M	M	M
MANTICA ALFREDO	F	F			F
MANZELLA ANDREA	C	C	C	C	C
MARINI CESARE	C	C	C	C	C
MARINO LUIGI	C	C	C	C	C
MARRI ITALO		F	R	R	R
MASCIONI GIUSEPPE	C	C	C	C	C
MASULLO ALDO	C	C	C	C	C
MAZZUCA POGGIOLINI CARLA	C	C	C	C	C
MELE GIORGIO	M	M	M	M	M
MICELE SILVANO	C	C	C	C	C
MIGNONE VALERIO	C	C	C	C	C
MIGONE GIAN GIACOMO	C	C	C	C	C
MINARDO RICCARDO			F	F	F
MISSERVILLE ROMANO	C	C	C	C	C
MONTAGNA TULLIO	C	C	C	C	C
MONTAGNINO ANTONIO MICHELE	C	C	C	C	C

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 5

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
MONTELEONE ANTONINO	F				
MONTICONE ALBERTO	M	M	M	M	M
MORANDO ANTONIO ENRICO	C	C	C	C	C
MULAS GIUSEPPE	M	M	M	M	M
MUNDI VITTORIO	C	C	C	C	C
MURINEDDU GIOVANNI PIETRO	C	C	C	C	C
NAPOLI ROBERTO	C	C	C	C	C
NAVA DAVIDE	C	C	C	C	C
NIEDDU GIANNI	C	C	C	C	C
OCCHIPINTI MARIO	C	C	C	C	C
OSSICINI ADRIANO	M	M	M	M	M
PAGANO MARIA GRAZIA	C	C	C	C	C
PALUMBO ANIELLO	C	C	C	C	C
PAPINI ANDREA	C	C	C	C	C
PAPPALARDO FERDINANDO	C	C	C	C	C
PARDINI ALESSANDRO	C	C	C	C	C
PAROLA VITTORIO	C	C	C	C	C
PASQUINI GIANCARLO	C	C	C	C	C
PASSIGLI STEFANO	C	C	C	C	C
PEDRIZZI RICCARDO	F	F	F	F	F
PELELLA ENRICO	C	C	C	C	C
PELLEGRINO GIOVANNI	C	C	C	C	C
PELLICINI PIERO		F	R	F	F
PETRUCCI PATRIZIO	C	C	C	C	C
PETRUCCIOLI CLAUDIO	C	C	C	C	C
PETTINATO ROSARIO	C	C	C	C	C
PIATTI GIANCARLO	C	C	C	C	C
PIERONI MAURIZIO				C	
PILONI ORNELLA	C	C	C	C	C
PINTO MICHELE	C	C	C	C	C
PIZZINATO ANTONIO	C	C	C		C
POLIDORO GIOVANNI	C	C	C	C	C

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 6

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
PREDA ALDO	C	C	C	C	C
RESCAGLIO ANGELO	C	C	C	C	C
RIGO MARIO	C	C	C	C	C
RIPAMONTI NATALE	C	C	C	C	C
RIZZI ENRICO		F	F	F	F
ROBOL ALBERTO	C	C	C	C	C
ROCCHI CARLA	C	C	C	C	C
ROGNONI CARLO	C	C	C	C	C
RONCHI EDOARDO (EDO)	M	M	M	M	M
RUSSO GIOVANNI	C	C	C	C	C
SALVATO ERSILIA	C	C	C	C	C
SALVI CESARE	M	M	M	M	M
SARACCO GIOVANNI	C	C	C	C	C
SARTO GIORGIO	C	C	C	C	C
SARTORI MARIA ANTONIETTA	C	C	C	C	C
SCIVOLETTO CONCETTO	M	M	M	M	M
SELLA DI MONTELUCE NICOLÒ'		F	F		F
SEMNZATO STEFANO	C	C	C	C	C
SENESE SALVATORE	C	C	C	C	C
SERVELLO FRANCESCO	M	M	M	M	M
SMURAGLIA CARLO	C	C	C	C	C
SPECCHIA GIUSEPPE	M	M	M	M	M
SQUARCIALUPI VERA LILIANA	C	C	C	C	C
STANISCIÀ ANGELO	C	C	C	C	C
TAPPARO GIANCARLO	C	C	C	C	C
TAVIANI EMILIO PAOLO	M	M	M	M	M
TOIA PATRIZIA	M	M	M	M	M
TOMASSINI ANTONIO	F	F	F	R	
VALLETTA ANTONINO	C	C	C	C	C
VEDOVATO SERGIO	C	C	C	C	C
VELTRI MASSIMO	C	C	C	C	C
VENTUCCI COSIMO	F				

Seduta N. 0776 del 17-02-2000 Pagina 7

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
VERALDI DONATO TOMMASO	C	C	C	C	C
VERTONE GRIMALDI SAVERIO	C	C	C	C	C
VIGEVANI FAUSTO	C	C	C	C	C
VILLONE MASSIMO	C	C	C	C	C
VISERTA COSTANTINI BRUNO	C	C	C	C	C
VIVIANI LUIGI	C	C	C	C	C
VOLCIC DEMETRIO	M	M	M	M	M
ZECCHINO ORTENSIO	M	M	M	M	M
ZILIO GIANCARLO	C	C	C	C	C

Gruppi parlamentari, variazioni nella composizione

La senatrice Dentamaro ha comunicato di entrare a far parte del Gruppo Misto, cessando di appartenere al Gruppo Centro Cristiano Democratico.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

È stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa del senatore:

BORNACIN. - «Disposizioni in materia di contributi agricoli unificati per i floricoltori» (4487).

