

comunista)... Di ladri, come sento dire da sinistra...

GUSTAVO SELVA. Siete intolleranti!

ROBERTO GIACHETTI. Giovanardi sei ridicolo! Siete una farsa!

PRESIDENTE. Onorevole Giachetti, la richiamo all'ordine!

ROBERTO GIACHETTI. Sei ridicolo!

PRESIDENTE. Onorevole Giachetti, la richiamo all'ordine per la seconda volta (*Proteste dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita, DL-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*)!

PRESIDENTE. Onorevole Vendola, la richiamo all'ordine, onorevole Russo Spena la richiamo...

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Invito a svolgere una riflessione pacata sulla capacità della politica di intervenire per risolvere i problemi del nostro paese e sottolineo che un paese democratico non può fare a meno di una esaltazione del ruolo della politica, dei partiti e del Parlamento (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, è ovvio che tutti coloro che vogliono parlare, lo faranno a fine seduta.

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Adesso dirò qualcosa io, poi lei parlerà per un richiamo al regolamento.

Questo dibattito informale nasce da un atto di cortesia. Se vogliamo trasformare le cose in modo diverso, io francamente dico, come Presidente della Camera, che sono sereno, perché se mai può esserci

qualcuno che potrà eccepire che non era all'ordine del giorno, non certamente l'inverso. Se volete sentire quello che ho da dire, sentite; altrimenti, anche a questo sono indifferente.

Onorevoli colleghi, in una democrazia liberale nessuno, nemmeno tra gli uomini politici, è al di sopra di ogni sospetto. In una democrazia liberale ciascuno può e deve essere verificato da un controllo costante dell'opinione pubblica. In ogni categoria purtroppo vi sono pecore nere e certamente questo vale anche per gli uomini politici, come per ogni altra categoria nel nostro e in altri paesi.

In questo senso mi piace ritenere che il Presidente del Consiglio intendesse richiamare l'Italia alla questione morale (*Commenti di deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita, DL-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*).

Penso che si debba raccogliere questo invito poichè esiste un preoccupante calo di tensione morale ed ideale. Di questo mi preoccupa profondamente: non vorrei che il tramonto delle ideologie coincidesse con una nuova concezione della politica trasformata in una lotta per il potere, dove tutto può essere ribaltato e stravolto seguendo solo la suggestione effimera dei propri tornaconti particolari (*Applausi dei deputati Russo Spena e Giacomo Ventura*).

È una grande questione che deve essere affrontata con serenità e che certo non può essere affrontata con atteggiamenti demagogici, come purtroppo è avvenuto in momenti tristi della nostra vita nazionale, quando i veleni giustizialisti hanno portato ingiuste umiliazioni a tante personalità che complessivamente hanno servito la politica e non se ne sono servite.

Credo che il modo migliore per chiudere questo breve dibattito, del quale ringrazio i colleghi per il tono ed il livello, sia quello di riaffermare la dignità, l'importanza ed il primato della politica, vissuta ed intesa quale servizio al nostro paese, sottolineando il modo esemplare con cui giornalmente si svolgono i nostri dibattiti in quest'aula.

ROSY BINDI. Berlusconi pone la questione morale!

PRESIDENTE. Ecco, il Parlamento è il luogo della politica, il luogo dove ci si confronta, ci si scontra e ci si rispetta, consapevoli tutti che l'interesse del paese sta proprio nel reciproco rispetto e nella civiltà dei rapporti politici...

ANTONIO BOCCIA. Ma se non viene mai!

PRESIDENTE. ...che deve guidare ed orientare la civiltà dei rapporti sociali e tra i singoli cittadini. È fin troppo ovvio, colleghi, che il compito che abbiamo davanti a noi ci impegna alla massima responsabilità.

Abbiamo il mandato di rappresentare la collettività nazionale e dobbiamo essere in ogni modo ed in ogni circostanza esempio per tutti gli italiani (*Commenti del deputato Bindi*).

Io credo che il modo migliore per trarre delle conseguenze da queste riflessioni sia quello di operare con serietà nelle istituzioni, rigettando i veleni nel bagagliaio del passato.

Il nostro è un paese che deve guardare avanti e certo con la demagogia non si costruirà nulla di buono (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*)!

ANTONIO RUGGHIA. Peggio di Giovanardi!

ROSY BINDI. Chiedo di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSY BINDI. Signor Presidente, intervergo semplicemente per annunciare che ho dato mandato al collega Andrea Annunziata, che è anche un prestigioso avvocato, di querelare il Presidente del Consiglio. Infatti, ho una casa in montagna (*Commenti dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)...

PRESIDENTE. Onorevole Bindi, a fine seduta potrà sollevare tale questione.

ROSY BINDI. Presidente, non ho finito! Non ho finito!

DARIO FRANCESCHINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo, onorevole Franceschini? Darò la parola soltanto per richiamo al regolamento. Altrimenti potrà intervenire a fine seduta.

DARIO FRANCESCHINI. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARIO FRANCESCHINI. Signor Presidente, vorrei sapere se il ministro Giovanardi, che ha dichiarato di intervenire a nome del Governo e di condividere le parole degli onorevoli Follini e Craxi, parlasse effettivamente a nome del Governo. Davvero il Governo si riconosce in tali parole o si è trattato di un intervento a titolo personale dell'onorevole Giovanardi?

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Ho parlato a nome del Governo!

**Discussione del disegno di legge: S. 2677 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (Approvato dal Senato) (4653) (ore 11,35).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

**(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 4653)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-L'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto altresì che la I Commissione (Affari costituzionali) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Saia, ha facoltà di svolgere la relazione.

MAURIZIO SAIA, *Relatore*. Signor Presidente, il decreto-legge n. 355 del 2003 è stato approfonditamente esaminato in Commissione dove sono stati presentati numerosi emendamenti, alcuni dei quali dichiarati inammissibili. Si tratta di un classico decreto-legge *omnibus* che tratta argomenti di pertinenza di vari ministeri.

Il decreto-legge in esame, nel testo modificato ed ampiamente integrato dal Senato, ed ulteriormente modificato dalla Commissione, reca una serie di proroghe di termini previsti da varie disposizioni legislative ed afferenti a vari settori.

L'articolo 1 dispone una proroga del termine per l'emanazione del bando ai fini dell'erogazione dei contributi dell'emittenza locale.

L'articolo 2 reca una proroga, resasi necessaria dall'imminente riordino della disciplina delle *royalties*, del termine per il versamento delle aliquote dovute per il 2003 sui prodotti della coltivazione di idrocarburi e di quello per la comunicazione dei versamenti stessi.

L'articolo 2-*bis* proroga, invece, a determinate condizioni, il regime di esenzione IVA nei casi di prestazioni di servizi effettuate dai consorzi costituiti tra banche nei confronti dei consorziati o dei soci stessi. Per effetto dell'approvazione dell'emendamento 2-*bis*.1 in Commissione, all'onere derivante dall'attuazione di tale articolo si provvede utilizzando l'accantonamento re-

lativo al Ministero dell'economia e delle finanze e non quello relativo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

L'articolo 3 proroga l'efficacia dei decreti di occupazione d'urgenza emanati per la realizzazione del programma di interventi per l'area metropolitana di Napoli e stabilisce che il commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività connesse al programma di ricostruzione presenti al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione del piano stesso.

L'articolo 4 prevede la proroga del termine di efficacia delle attestazioni rilasciate alle imprese per il conseguimento della qualificazione per gli esecutori di lavori pubblici dalla Società Organismi di Attestazione (SOA).

L'articolo 5, ai commi 1 e 2, dispone proroghe della decorrenza di una serie di obblighi previsti in capo ai conducenti dal codice della strada.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI (ore 11,37)**

MAURIZIO SAIA, *Relatore*. L'articolo 6 proroga alcuni termini in materia di edilizia residenziale pubblica. L'articolo 6-*bis* proroga la data a partire dalla quale possono essere pagate o rateizzate varie imposte sostitutive.

L'articolo 7 sposta il periodo di riferimento per l'assegnazione di incentivi e contributi in relazione al trasporto ferroviario, mentre l'articolo 8 conferma al 31 dicembre 2005 gli attuali componenti del Comitato centrale e dei comitati regionali e provinciali per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

L'articolo 9 proroga il termine di alcuni procedimenti ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale e l'articolo 10 differisce la decorrenza degli obblighi in materia di riduzione del flusso dei rifiuti del polietilene.

È stato inserito, da parte della Commissione, l'articolo 10-*bis*, che differisce l'entrata in vigore della nuova normativa, concernente il regime dei rifiuti prodotti dalla nave e dei residui del carico. Inoltre,

tale articolo introduce una disciplina transitoria, in attesa che le autorità portuali e le regioni attuino la normativa prevista. L'articolo 11 differisce il termine per la riconduzione al bilancio dello Stato delle gestioni fuori bilancio, mentre l'articolo 12 differisce la piena entrata in vigore della nuova disciplina del servizio civile nazionale.

Con l'articolo 13 si proroga il termine per il completamento degli interventi per la ricostruzione nei comuni colpiti da eventi sismici, mentre con l'articolo 13-*bis* si dispone un'ulteriore proroga delle disposizioni volte a consentire il riordino fondiario nelle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto del 1976. Per effetto dell'approvazione in Commissione dell'emendamento 13-*bis*.1, che recepisce un'istanza rappresentata alla Commissione dal ministro dell'interno, all'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 13-*bis* si provvede utilizzando non l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno, bensì quello relativo al Ministero dell'economia e delle finanze. L'articolo 14 rinvia l'entrata in vigore di alcune disposizioni del testo unico in materia edilizia, mentre l'articolo 15 differisce l'entrata in vigore delle norme in materia di acque potabili.

L'articolo 16 proroga invece alcune disposizioni in materia di rapporto di lavoro degli infermieri dipendenti e dei tecnici sanitari di radiologia medica. Il comma 1 dell'articolo 17 proroga il termine per la privatizzazione di taluni enti con finalità culturali, mentre il comma 1-*bis* di tale articolo differisce il termine per la richiesta di attivazione delle procedure di mobilità a vantaggio del personale già dipendente dalla Cassa depositi e prestiti.

L'articolo 18 proroga il termine per la definizione transattiva di alcune controversie per opere pubbliche, mentre l'articolo 19 dispone la proroga dell'efficacia di alcuni contratti individuali per garantire il funzionamento del Parco Nazionale Abruzzo, Lazio, Molise.

L'articolo 20 proroga i termini per il completamento degli interventi per la ricostruzione dei comuni colpiti da eventi

sismici ed atmosferici negli ultimi anni, mentre l'articolo 20-*bis* proroga in particolare i termini per il completamento di tale tipo di interventi in favore dei comuni del Friuli-Venezia Giulia e della provincia di Bologna (nel primo caso per un'alluvione, nel secondo caso per un evento sismico). Anche con riferimento a tale disposizione, così come per l'articolo 13-*bis*, è stato approvato in Commissione un emendamento, che, facendo proprie le indicazioni provenute anche in questo caso dal Ministero dell'interno, ne modifica la copertura e dispone che all'onere derivante dalla sua attuazione si provveda utilizzando non gli accantonamenti relativi al Ministero dell'interno, bensì quelli relativi al Ministero dell'economia e delle finanze.

L'articolo 21, nel testo pervenuto dal Senato, si limitava a prorogare il termine entro il quale il CIPE è chiamato ad approvare il IV atto aggiuntivo alla convenzione stipulata tra ANAS e Società Autostrade Spa, in materia di tariffe autostradali, siglata (quest'ultima parte della convenzione) il 23 dicembre 2002. Per effetto dell'approvazione in Commissione dell'emendamento 21.1 del Governo e dei relativi subemendamenti, l'articolo in esame è stato interamente sostituito e reca, nel testo attuale, la disciplina da applicare in materia di variazioni tariffarie.

L'articolo 22 dispone la proroga del regime transitorio previsto per l'esercizio di alcuni servizi di trasporto ferroviario, di interesse regionale e locale.

L'articolo 23 fornisce invece la copertura finanziaria al rinnovo dei contratti collettivi relativi al settore del trasporto pubblico locale, prorogando il termine previsto in materia di affidamento dei servizi di trasporto automobilistico pubblico, regionale e locale. Tale articolo, inoltre, differisce l'efficacia del nuovo regime di ricorsi in materia di invalidità civile. Il testo risultante dall'approvazione in Commissione dell'emendamento 23.14 prevede la proroga del termine in materia di affidamento dei servizi di trasporto

automobilistico al 31 dicembre 2005 e non al 31 dicembre 2004 (come risultava dal testo approvato dal Senato).

L'articolo 23-*bis* reca un'ulteriore proroga per la presentazione dei piani di adeguamento, alle prescrizioni vigenti, degli scarichi delle aziende del centro storico di Venezia e delle isole della laguna. L'articolo 23-*ter* proroga la vigenza del regime transitorio previsto dalla legge per l'avviamento al lavoro dei disabili. L'articolo 23-*quater* proroga il termine entro il quale le cooperative con soci lavoratori devono definire un regolamento concernente la tipologia dei rapporti che si intendono attuare in forma alternativa con i soci lavoratori.

Tale termine, differito nel testo approvato dal Senato il 31 dicembre 2005 è stato anticipato, a seguito della modifica presso la I Commissione al 31 dicembre 2004.

L'articolo 23-*quinquies* dispone la sopravvivenza del Fondo regionale di protezione civile, per un periodo ulteriore, ponendone interamente l'alimentazione a carico dello Stato. L'articolo 23-*sexies* posticipa la data di entrata in vigore della nuova disciplina in materia di trattamento delle terre e rocce di scavo. L'articolo 23-*septies* sopprime il limite temporale già previsto quale termine ultimo per il rinnovo, da parte dei comuni e delle province, di alcuni contratti di affidamento per servizi in materia tributaria. L'articolo 24 dispone, infine, l'immediata entrata in vigore del decreto-legge.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**COSIMO VENTUCCI**, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento.* Signor Presidente, il Governo concorda con la relazione svolta dal relatore e si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** Constatato l'assenza dell'onorevole Milana, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritta a parlare l'onorevole Abbondanzieri. Ne ha facoltà.

**MARISA ABBONDANZIERI.** Signor Presidente, il decreto-legge n. 355 del 2003

all'esame dell'Assemblea proroga alcuni termini previsti da leggi e provvedimenti in vigore.

Per quanto attiene al mio intervento, prenderò in esame gli articoli 9, 10, 21 e 23-*sexies* ovvero quegli articoli che afferiscono alla VIII Commissione, soffermandomi in particolare sul tema del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, gli obblighi di cui agli articoli 48 e 51 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 (più noto come decreto Ronchi), il Consorzio per il riciclaggio dei rifiuti di beni in polietilene, la proroga dei termini per il completamento degli interventi per la ricostruzione nei comuni colpiti da eventi sismici previsti nella legge finanziaria 2003 ovvero riguardanti gli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981 nelle aree della Campania, Basilicata, Calabria e Puglia.

Il mio intervento riguarderà, dicevo, l'articolo 21 e la relativa riscrittura rispetto al testo approvato dal Senato, con l'approvazione dell'emendamento del Governo sul quarto atto aggiuntivo alla convenzione stipulata tra ANAS e società autostrade Spa, atto aggiuntivo che determina l'aumento delle tariffe autostradali, a partire dal 1° luglio 2004, e l'articolo 23-*sexies* che applica le modifiche recate dall'articolo 23 della legge comunitaria 2003 alla normativa sul trattamento delle terre e rocce di scavo anche ai lavori in corso alla data del 30 novembre 2003, solo a decorrere dal 31 dicembre 2004.

Quanto all'articolo 9, riteniamo che la proroga al 30 ottobre 2005 del termine entro il quale debbono concludersi i procedimenti relativi al rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, ai fini dell'adeguamento del funzionamento degli impianti esistenti in materia di trattamento dei rifiuti, sia un'ulteriore deroga alle tematiche ambientali, un ulteriore rinvio alla messa in regime di quell'insieme di norme che si pongono a tutela del cittadino in un settore così importante, tenuto conto anche delle procedure di contenzioso in sede comunitaria (la Commissione ha già inviato all'Italia il 19 dicembre 2003 una lettera di messa in mora per essere venuta meno agli obblighi

derivanti dalla direttiva comunitaria 85/337/CE, concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, relativi ai rifiuti, nonché delle direttive 2000/76/CE sull'incenerimento dei rifiuti e 96/61/CE sulla prevenzione e la riduzione integrata dell'inquinamento).

Si tratterà anche di capire come l'Italia risponderà alla consultazione che la Commissione avvierà su scala europea per verificare le situazioni attuate e gli sviluppi possibili nel settore della politica ambientale che trattano l'impatto delle grandi fonti industriali produttrici di inquinamento sull'ambiente.

Il rinvio dell'avvio dell'applicazione delle politiche ambientali è un rinvio delle politiche ambientali rispetto al protocollo di Kyoto.

L'articolo 10, che differisce al 31 marzo 2004 la decorrenza di obblighi e sanzioni previsti dal decreto Ronchi quanto all'obbligo di partecipare al consorzio per il riciclaggio dei beni in polietilene e le relative sanzioni, appare estremamente preoccupante. Infatti, già nel 2001, con il decreto-legge n. 286, si era provveduto a prorogarne i termini.

Siamo in presenza di un differimento già scaduto da più di due anni, di una sanatoria come tante altre, di una disparità di trattamento, di una violazione del principio uguaglianza e di potenziali squilibri sul piano della concorrenza fra soggetti operanti nel mercato. Inoltre, l'articolo 10 provoca un ammanco di 70 milioni di euro, con conseguenti ricadute sul funzionamento del consorzio stesso.

Quanto all'articolo 20, non abbiamo presentato emendamenti e non intendiamo svolgere particolari rilievi, tuttavia ci preme segnalare due questioni: troppo spesso si saccheggia l'articolo 13 della legge n. 166 del 2002 e ciò dovrebbe preoccupare in primo luogo la maggioranza, trattandosi della legge di finanziamento delle grandi opere; vorremmo anche capire a che punto è la ricostruzione in Molise, visto che su tale tema è sceso il silenzio da parte di tutti, informazione compresa.

L'articolo 21, infine, a seguito dell'approvazione in Commissione dell'emendamento proposto dal Governo, è diventato un articolo sull'intera partita delle concessioni autostradali. Il testo originario differiva semplicemente il termine di approvazione del quarto atto aggiuntivo tra ANAS e Società autostrade, nel nuovo testo compie invece un'operazione ben diversa, volta a definire un meccanismo, normato dalla legge, per l'adeguamento delle tariffe autostradali — meccanismo, fino ad oggi, oggetto di convenzione e non di legge —, come se si volesse affrontare esclusivamente la messa a regime del piano degli incrementi delle tariffe autostradali.

Appare quantomeno anomalo il ricorso alla legge per regolare una materia che dovrebbe essere definita attraverso altri strumenti, quali ad esempio una delibera CIPE o altro atto di natura amministrativa, tenuto conto, tra l'altro, che in tal modo è come se si volesse scaricare sul Parlamento la responsabilità di assumere una decisione — quella relativa alle tariffe autostradali — che si sarebbe dovuta adottare in altra sede. Non a caso l'emendamento cade tra la riunione del CIPE del 29 gennaio 2004 e il previsto ritocco tariffario che dovrebbe decorrere dal 1° luglio 2004.

Del resto, queste considerazioni sono state evidenziate, sia in I sia in VIII Commissione, anche da esponenti della maggioranza. Tra l'altro, non è affatto chiaro se l'intero articolato collegherà di fatto l'aumento delle tariffe autostradali all'effettiva prestazione di servizi e al miglioramento della rete autostradale che, evidentemente, peserà sul costo della vita e che, di certo, non contribuirà ad alleggerire le gravi difficoltà che i cittadini sopportano tutti i giorni.

A noi, in sostanza, sembra che l'articolo 21 mini la credibilità del sistema regolatore nel suo insieme, accordi al monopolista un regalo, legghi le mani al regolatore per il futuro. Ad esempio, si potrebbe garantire la remunerazione dei nuovi investimenti senza rinunciare alla revisione tariffaria ordinaria ogni 5 anni, che consentirebbe di verificare i flussi e i profitti

e si dovrebbe evitare la possibilità della doppia remunerazione della qualità. Si consideri, comunque, che l'articolo 21, di fatto, non consentirà di rispondere alla mediazione tra la proposta ANAS e quella NARS, quest'ultima volta ad una diminuzione dell'incremento tariffario.

In sintesi, poiché all'interno di un piano finanziario, al fine di finanziare nuovi investimenti, le leve da utilizzare sono tre (l'aumento degli anni di concessione, l'aumento delle tariffe, l'aumento del contributo statale), si è scelto di finanziare i nuovi investimenti con la seconda leva, vale a dire con l'aumento delle tariffe. E cioè, agendo sul parametro X (il parametro recupero produttività) e legandolo agli investimenti previsti attraverso il monitoraggio degli stessi.

Serve invece che, nei piani finanziari, tutti gli investimenti siano monitorati, poiché tutto contribuisce all'equilibrio del piano finanziario.

Serve considerare l'effettivo stato di avanzamento dei lavori e la loro realizzazione, e non la semplice approvazione del progetto. Serve anche una verifica dei dati sui flussi finanziari derivati dall'aumento delle tariffe e del traffico e, quindi, occorre usare dati trasparenti rispetto alla verifica vera dell'aumento della qualità del servizio che i concessionari realizzano. Credo inoltre che il parere espresso dall'VIII Commissione della Camera articoli nel dispositivo reso alcune di queste riflessioni. E questo mi sembra che rafforzi la nostra posizione.

Prima di concludere desidero evidenziare l'emendamento che abbiamo presentato sull'IVA al 10 per cento per le ristrutturazioni edilizie; ciò anche alla luce di quanto oggi riferiscono i giornali in merito ad un decreto-legge che dovrebbe essere esaminato nella giornata odierna dal Consiglio dei ministri che, tra le varie questioni, proroga i condoni — Scip2 ed altro — e abbassa il 41 per cento delle detrazioni IRPEF sulle ristrutturazioni al 36 per cento e il tetto di spesa ammissibile in maniera molto significativa. Ci sembra un ritorno indietro veramente incomprensibile sul quale sarebbe utile svolgere una

riflessione, anche perché è nell'interesse di tutti l'accoglimento dell'emendamento che va nella direzione della riduzione dell'IVA dal 20 al 10 per cento, lasciando inalterati gli altri parametri. Questo, tra l'altro, servirebbe a far sì che il saldo del gettito fiscale, relativamente alle operazioni di ristrutturazione, fosse positivo e, come tale, consentisse di prendere in esame la messa a regime della norma relativa sia alla detrazione sia alla questione dell'IVA, anche se, in quest'ultimo caso, bisogna tenere conto delle decisioni assunte a livello comunitario le quali, per il corrente anno, sono state positive.

In considerazione del dibattito che seguirà nei prossimi giorni e degli emendamenti che abbiamo presentato, nonché del relativo esito durante le votazioni, valuteremo il nostro atteggiamento, tenuto conto che per noi è importante quanto contenuto negli articoli 9, 10 e 21 ed anche quanto detto in tema di riduzione dell'IRPEF. Pertanto, valuteremo attentamente tutto ciò al momento della votazione finale (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Zanella. Ne ha facoltà.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, il decreto-legge relativo alla proroga dei termini, di cui si chiede la conversione in legge, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 29 dicembre del 2003 dopo l'emanazione, nel luglio del medesimo anno, di un provvedimento del tutto analogo. Con esso sono introdotte altre ventitré proroghe di termini legislativi che stanno per scadere e sono state introdotte anche delle modifiche normative di non poco conto, sulle quali mi soffermerò.

È evidente che ci troviamo in presenza di un provvedimento che, a fronte di una presunta od oggettiva impossibilità dei soggetti di rispettare le normative di riferimento, non solo reitera le proroghe, ma affronta situazioni e materie molto differenziate, le quali andrebbero analizzate e valutate una per una.

C'è poi da fare una considerazione di carattere generale di ordine metodologico.

Che senso ha porre dei termini perentori, cogenti, se poi, proroga dopo proroga, tale perentorietà rimane solo di facciata? Quale certezza del diritto garantiamo con questo reiterare provvedimenti di differimento dei termini? Quale forza ha la norma che impone obblighi e comportamenti, quando si sa che, di fatto, non ci saranno sanzioni e conseguenze negative e arriverà puntualmente l'ancora di salvataggio della proroga? Naturalmente, ogni situazione va valutata in quanto tale e ci possono essere problemi oggettivi e ostacoli impreveduti.

La sovrapposizione di normative che regolano la stessa materia può richiedere un lasso temporale per l'adeguamento alle nuove disposizioni da parte delle amministrazioni e dei soggetti coinvolti. Tuttavia, nel provvedimento in esame si va ben oltre e si introducono, a nostro giudizio in modo improprio e inopportuno, disposizioni, quale ad esempio quella relativa all'aumento dell'accisa sulla benzina, dirette a finanziare i costi contrattuali del trasporto, affrontando inoltre il tema del finanziamento del piano per il trasporto pubblico locale al di fuori di un confronto e di un dibattito adeguati all'altezza e alla portata del tema.

L'articolo 2 del decreto-legge riguarda la proroga dei versamenti relativi all'esercizio delle prospezioni, ricerche e coltivazioni degli idrocarburi. In attesa del riordino delle *royalties*, sussiste la possibilità che si consenta la continuazione delle prospezioni anche nell'alto Adriatico, a dispetto dell'unanime contrarietà ripetutamente manifestata a livello nazionale e locale, anche se i rischi di subsidenza e di gravi conseguenze per le città di Venezia, Chioggia e Ravenna non sono certo venuti meno.

Mi soffermo brevemente su alcune altre disposizioni. L'articolo 4, relativo alle Società Organismi di Attestazione, suscita notevoli perplessità. Le vicende di questi giorni suggerirebbero ben altro orientamento rispetto all'assegnazione di funzioni delicatissime, quale la valutazione della

sussistenza dell'interesse pubblico delle imprese, a soggetti privati legati allo stesso mondo imprenditoriale.

La proroga prevista dall'articolo 5, che consente alle imprese di partecipare alla gara per proporre soluzioni tecniche relative alle strisce retroriflettenti di cui all'articolo 162, comma 4-ter, del codice della strada, ci trova consenzienti. Tuttavia, essa costituisce un segnale preoccupante circa l'efficienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che non ha ancora provveduto al riguardo.

Anche la proroga dei termini relativi ai finanziamenti degli alloggi destinati alla mobilità delle forze dell'ordine, di cui all'articolo 6, pone alcuni interrogativi. Non possiamo fare a meno di chiederci perché da una parte si cartolarizzi il patrimonio immobiliare pubblico e si vendano gli edifici pubblici residenziali, e dall'altra si prevedano piani per costruire ulteriori alloggi, magari in ritardo rispetto alle esigenze, che possono mutare anche velocemente.

L'articolo 9 prevede il rinnovo dell'autorizzazione integrata ambientale, introdotta con il decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 372. Sono passati cinque anni e se ne chiedono altri due: ciò evidenzia l'inefficienza del Ministero dell'ambiente, anche rispetto agli interessi e alle aspettative delle imprese.

L'articolo 10 dispone un rinvio concernente il Consorzio per il riciclaggio dei rifiuti di beni in polietilene. In tal caso, si afferma la volontà di evitare la costituzione di una situazione monopolistica. Dopo due anni e mezzo, dunque, e in assenza dell'esercizio della delega, si chiede un rinvio, a nostro avviso ingiustificato.

L'articolo 13, relativo al completamento degli interventi per la ricostruzione nei comuni colpiti da eventi sismici, copre i vergognosi ritardi del Governo, in particolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Così, anche sull'articolo 14 si potrebbe svolgere lo stesso ragionamento, relativamente alla delega per la produzione dell'energia elettrica.

Passiamo alle questioni, particolarmente delicate, sollevate dall'articolo 20. Il differimento di un altro anno del termine di scadenza della situazione di emergenza nelle regioni Molise e Puglia, colpite dal terremoto del 2002, consentirà di prorogare il regime delle ordinanze al di là di ogni necessità quando, ormai, si può e si deve operare attraverso le normali procedure per evitare che la ricostruzione sia foriera di malaffare e di cattivo sviluppo urbanistico ed edilizio. Quindi, è bene che si proceda con l'ordinarietà delle procedure e delle pratiche, in modo da garantire agli enti locali e alle istituzioni preposte e competenti il pieno governo del territorio.

L'ultimo tema che intendo trattare, signor Presidente e signor rappresentante del Governo, è quello relativo all'articolo 21. In proposito, si apre una questione particolarmente inquietante. Infatti, è differito di un solo mese, cioè al 31 gennaio 2004, il termine entro il quale il CIPE dovrà procedere all'approvazione del quarto atto aggiuntivo stipulato dall'ANAS con la Società autostrade. Si tratta della proposta di nuova convenzione tra ANAS e Autostrade Spa in base alla quale il CIPE dovrebbe deliberare — o avrebbe dovuto deliberare — un ulteriore aumento dei pedaggi autostradali sulla rete gestita dalla medesima società. In questo caso, com'è evidente, i termini sono ristrettissimi ed il legittimo sospetto che tanta fretta sia da attribuirsi, non tanto all'interesse pubblico, quanto a quello privato della neo costituita Società autostrade non ci sembra affatto infondato. Infatti, la senatrice del gruppo dei Verdi, la nostra collega Anna Donati, ed i senatori Paolo Brutti e Luigi Enrico Zanda, a suo tempo, hanno inoltrato ai ministri che compongono permanentemente il CIPE un atto di diffida relativo alla proposta di convenzione tra ANAS e Autostrade Spa. Gli aumenti dei pedaggi — si afferma in detta diffida — sono invocati per fare fronte ad un ulteriore piano di investimenti della Società autostrade per 4.685 milioni di euro, come contenuto nell'atto aggiuntivo del 2002. È bene ricordare, a questo proposito, che

solo il 15 per cento delle opere previste nel piano finanziario dell'ormai lontano 1997, per circa 4.500 milioni di euro, è stato realizzato. Lo ripeto, solo il 15 per cento. Invece, sono state effettuate immobilizzazioni finanziarie, che il piano non prevedeva assolutamente, e sono stati distribuiti dividendi in misura superiore alle previsioni del piano, per circa 800 milioni di euro.

I nostri pedaggi autostradali — così affermano le associazioni dei consumatori, ma lo sappiamo anche noi — sono tra i più elevati d'Europa, a fronte di un sistema molto carente, che fa acqua da tante parti, sul piano dei servizi e delle infrastrutture. I mancati investimenti della società, in violazione della convenzione del 1997, rappresentano un enorme danno economico per lo Stato ma rappresentano anche un arricchimento improprio del concessionario privato, passibile di sanzione da parte della Comunità europea. Il CIPE non ha riconfermato nell'immediato i nuovi aumenti perché, evidentemente, il danno che provocherebbero agli utenti sarebbe assolutamente inaccettabile, inspiegabile e non legittimo.

A fronte poi dell'aggravamento dell'inflazione e delle situazioni in capo ai consumatori, agli utenti e ai lavoratori, si renderebbe nel contempo permanente la situazione di extra-profitto da parte del concessionario.

Noi solleviamo non soltanto perplessità ma evidente contrarietà ad un provvedimento che alla fine consentirà alla società Autostrade di ottenere quegli aumenti che non ha potuto ottenere nell'immediato dal CIPE. Infatti, era evidente un'azione assolutamente di tipo illegittimo, ma in ogni caso, come leggiamo dalla stampa e dalle agenzie ANSA, detti aumenti dei pedaggi del 2,26 per cento cominceranno ad essere effettuati dal 1° luglio. Quindi, per ora tutto è stato rimandato, ma a luglio avremo sicuramente gli aumenti dei pedaggi autostradali. Naturalmente, il CIPE acconsente a questa decisione insieme all'avvio — dovrebbe essere così — del piano di investimenti aggiuntivi per 4,7 miliardi di euro entro il 2009.

Quindi, di fatto, abbiamo una proroga degli investimenti e invece un aumento certo, sicuro dei pedaggi. Ancora una volta, mi pare che si facciano più gli interessi di soggetti specifici, ancorché in un rapporto convenzionale con lo Stato o le sue emanazioni, piuttosto che gli interessi dei consumatori e del paese (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** È iscritta a parlare l'onorevole Amici. Ne ha facoltà.

**SESA AMICI.** Signor Presidente, debbo confessare una sorta di imbarazzo nell'intervenire su questo provvedimento sul piano del metodo e dei contenuti; imbarazzo che a tutt'oggi, come ha già annunciato la collega Abbondanzieri, porrà in difficoltà oggettiva nell'espressione finale del voto. L'imbarazzo è legato al fatto che per noi si pone oggettivamente un problema di tecnica legislativa, che ormai ricorre da troppo tempo, aggravato anche dal fatto — mi permetta il sottosegretario — che abbiamo assistito ad una discussione sulla legge finanziaria che è avvenuta su due elementi separati, quello di un decreto-legge, il famoso « decretone », e il voto di fiducia sulla stessa legge finanziaria che in qualche modo ha anche compreso quelle esigenze che spesso non mettevano la sessione di bilancio al riparo dei tanti vagoni che si attaccavano ad un treno.

Tutto questo, però, comporta necessariamente una sorta di assunzione di responsabilità vera in ordine alla validità delle operazioni legislative che noi compiamo.

Questa volta ci troviamo di fronte ad un provvedimento che riguarda la proroga dei termini su questioni di ordine legislativo e su questo vi è il richiamo esplicito del Presidente della Repubblica per cui si deve evitare di dichiarare in qualche modo inammissibili emendamenti di carattere ordinamentale. Questo perché è spesso successo — anche un paio di mesi fa, se lo ricorderanno i colleghi — che vi sono stati altri interventi di proroga dei termini, i

quali in genere vengono stabiliti per dare certezza che quel termine sia in qualche modo rispettato per garantire la legittimità della legge, la sua applicazione e la sua efficacia. Invece, sistematicamente, questi termini a volte subiscono una variazione temporale che rende tutto incerto, soprattutto quando i provvedimenti riguardano settori molto importanti.

A questa prima considerazione ne aggiungo un'altra che è stata rilevata da più parti.

Questa volta, questo provvedimento, in maniera del tutto incomprensibile, è stato assegnato alla Commissione affari costituzionali. Se si vanno a scorrere le materie o semplicemente i titoli degli articoli, si vedrà che il loro contenuto rientra nella competenza di altre Commissioni, che non c'è nessun articolo che riguardi la competenza specifica della I Commissione e che quindi è necessario riproporre un problema serio relativo alla possibilità concreta che le Commissioni di merito hanno di intervenire per cercare di addivenire a soluzioni le più condivise possibili. Queste non sono soltanto questioni pregiudiziali rispetto ad una discussione di merito, ma riguardano effettivamente il modo con il quale vogliamo affrontare una discussione sull'efficacia delle nostre tecniche legislative.

Le questioni di merito verranno poi riprese anche da altri colleghi e di alcune di esse se ne è già parlato oggi. In particolare, vorrei sottolineare che su questo provvedimento viene compiuta una serie di operazioni di ordine politico che non solo lascia perplessi, ma in qualche misura determina, già nel contenuto, degli elementi di distinzione e di differenza politica.

Non vorrei ripetermi, giacché i colleghi hanno già parlato degli articoli 9, 10, 21, e vorrei soffermarmi in particolare sull'articolo 23. Si tratta di un articolo complesso, sul quale è intervenuta una questione di attualità politica. È noto a tutti noi ciò che è successo nei mesi precedenti, quando le grandi città italiane sono state paralizzate dallo sciopero degli autoferrotanvieri che protestavano per il mancato

rinnovo contrattuale. Nell'articolo 23 vi è un problema che riguarda l'aumento dell'accisa della benzina. Credo che noi su questo non soltanto dobbiamo metterci d'accordo, ma dobbiamo evitare quella polemica politica, che avviene in maniera sconsiderata, su quanto sia costato agli italiani aver accettato l'ingresso in Europa, ma soprattutto aver accettato l'euro.

Come tutti sanno, il prezzo della benzina, soprattutto per il fatto che l'euro si è rivalutato notevolmente nei confronti del dollaro, è quel prezzo attraverso il quale non soltanto si paga in dollari, ma determina nella filiera di tutti i meccanismi di formazione del prezzo l'elemento primario. Non si riesce a capire perché la rivalutazione dell'euro — che quindi non è così grave, come qualcuno, soprattutto della maggioranza, vorrebbe far credere agli italiani — avrebbe determinato oggettivamente una riduzione non soltanto del prezzo della benzina, ma contestualmente, proprio per il meccanismo della formazione dei prezzi, una diminuzione anche della filiera di tipo commerciale. Quella rivalutazione non c'è stata, la benzina continua ad aumentare e la risposta che è stata data al Senato — ma che presumo verrà data anche in quest'aula — è che con quella diminuzione è stato impegnato il fondo per pagare gli autotrasportatori. Non si può fare un'affermazione di questo tipo perché, in un quadro di logica sofista si potrebbe dire: ma quei soldi al contratto degli autoferrotranvieri spettavano prima ancora di questa decisione! Quindi è una decisione tutta politica, di cui avete la responsabilità.

Per questo però, proprio perché l'oggetto in discussione è una questione di proroga termini, è evidente che si sono inserite materie che, di fatto, attengono invece ad elementi di contenuto e, quindi, non si tratta semplicemente di una proroga. Lo stesso è accaduto per la vicenda che riguarda l'articolo 21.

Alla collega Zanella, probabilmente, nel suo ragionamento è sfuggito un particolare, che però è un particolare di sostanza. La discussione che ha avuto luogo al Senato era su un testo; quel testo è stato

profondamente modificato attraverso la presentazione di un emendamento del Governo ed io vorrei far notare, al di là delle questioni di merito — che poi svilupperemo anche attraverso la presentazione di una serie di emendamenti — che nella riformulazione dell'intero emendamento non c'è neanche più la fissazione di un termine, tanto è vero che il famoso quarto atto, nel rapporto tra ANAS e la nuova Società autostrade, supera la questione temporale, supera la questione dell'intermediazione del CIPE e la affida direttamente al Ministero delle infrastrutture.

Anche su questo punto, vorrei osservare come sia necessario che la tecnica legislativa, che facciamo così fatica ad applicare, sia tale anche per quanto riguarda i contenuti, e debba soddisfare il requisito della certezza delle fonti del diritto. Come ha sostenuto qualche collega in Commissione, credo che quello stesso emendamento governativo presentasse profili di inammissibilità.

Ciò fa parte, tuttavia, di una discussione più approfondita, che svolgeremo in occasione dell'esame delle proposte emendative presentate. Mi sembra che tali questioni, comunque, rimandino ad un interrogativo di fondo. Il sottosegretario di Stato Ventucci è abbastanza attento e sensibile al riguardo e credo che condivida il nostro imbarazzo nel trovarci in situazioni del genere; mi sembra, tuttavia, che di numerose misure proposte non sussista nemmeno l'urgenza.

È vero che, quando si esercita un'azione di Governo, esiste un problema di raccordo complessivo, ma questa azione è tale, e può ricevere anche il consenso dell'opposizione, ad una condizione: che le questioni che poniamo trovino non solo semplicemente ascolto, ma anche la possibilità concreta di avviare un confronto politico volto non solo alla soluzione di un semplice differimento di termini, bensì anche e soprattutto a far sì che a quei termini corrisponda certezza e contenuto della nostra battaglia politica (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Ruggeri. Ne ha facoltà.

**RUGGERO RUGGERI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, vorrei sottolineare come provvedimenti di questo tipo siano stati frequentemente criticati, ed a ragione, per l'eterogeneità degli argomenti disciplinati, la quale da una parte mal si sposa con lo strumento della decretazione d'urgenza, e dall'altra rende particolarmente difficoltoso, proprio a causa della limitazione dei tempi, l'esame sia nelle numerose Commissioni a vario titolo competenti, sia in Assemblea.

L'unico elemento che unifica le diverse misure contenute nel testo in oggetto è la necessità di prorogare termini di disposizioni legislative, come si desume chiaramente dal suo titolo. Tali proroghe, peraltro, non sempre sembrano sorrette da una reale necessità ed urgenza, ma piuttosto da ragioni di opportunità politica, che, anche come nel caso del provvedimento in esame, sono purtroppo diventate troppo frequenti.

Quanto al contenuto del decreto-legge in oggetto, vorrei limitarmi a segnalare solo alcune questioni particolarmente problematiche, inerenti alla materia ambientale, al trasporto pubblico locale e alle tariffe autostradali, rispetto alle quali si è manifestata la ferma opposizione, sia al Senato, sia nelle Commissioni della Camera, da parte non solo della minoranza, ma persino di settori significativi della maggioranza.

Innanzitutto, l'articolo 9 del provvedimento, che prevede la proroga al 30 ottobre 2005 del termine per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, appare in netta contraddizione con l'adesione dell'Italia al Protocollo di Kyoto e quindi con gli impegni assunti dal nostro paese in tale sede. Si tratta di una circostanza preoccupante, se messa in relazione con la lettera di messa in mora inviata all'Italia, in relazione a tale questione, dalla Commissione europea.

Per quanto concerne l'articolo 10, che differisce al 31 marzo 2004 gli obblighi e

le sanzioni per coloro che non hanno aderito al consorzio per il riciclaggio dei rifiuti di beni in polietilene, rilevo che in proposito sono state già sollevate eccezioni di incostituzionalità e che la norma, se venisse approvata, rallenterebbe la politica indirizzata alla raccolta ed al riutilizzo di materie plastiche, penalizzando le piccole e medie imprese che già da tempo la attuano.

Per quanto riguarda l'articolo 21, in particolare le modifiche prospettate dall'emendamento del Governo approvato in Commissione, che praticamente lo ha completamente riscritto, appare incomprendibile e ingiustificata la scelta di ricorrere allo strumento legislativo per apportare modifiche al sistema tariffario per le autostrade in concessione, poiché la responsabilità di tali atti deve essere del Governo, in primo luogo del CIPE, e non del Parlamento. Tale procedura, infatti, rischia di minare la credibilità del sistema regolatore nel suo insieme.

Un'altra osservazione concerne il fatto che, pur ritenendo condivisibile la scelta di individuare un rapporto più vincolante e stringente tra incrementi tariffari e realizzazione delle opere previste negli atti aggiuntivi, appare, in ogni caso, necessario prevedere regole e modalità tali da tutelare in modo più efficace l'interesse pubblico e gli utenti, nonché contenere entro limiti accettabili gli eventuali incrementi tariffari, tenendo conto anche delle valutazioni contenute nelle relazioni del NARS in ordine all'atto aggiuntivo del 23 dicembre 2002.

L'articolo 23, che contiene, tra l'altro, l'aumento delle accise sulla benzina per finanziare il rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale, è stato modificato, al Senato, dalla maggioranza, che ha sottratto dall'importo complessivamente derivante dal suddetto aumento la quota che si sarebbe potuta riservare al miglioramento del servizio, senza peraltro indicare la nuova destinazione. A tale proposito, vorrei ricordare alcune osservazioni fornite dall'ANCI in relazione ad una propo-

sta emendativa tesa a recuperare le somme sottratte dal Senato, precisandone la destinazione.

Il trasporto pubblico locale italiano, nonostante la legge di riforma sia stata approvata con il decreto legislativo n. 422 del 1997, non ha ancora raggiunto gli obiettivi che la legge aveva individuato. Restano insoluti problemi di natura strutturale, organizzativa e finanziaria. Rimane obiettivo comune quello di migliorare profondamente il sistema, avvicinandolo agli standard europei, per spostare una parte rilevante della mobilità nelle aree urbane metropolitane dall'uso individuale di auto e di veicoli a due ruote — altamente inquinanti — all'uso di servizi di trasporto collettivi — e puliti —, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico, i consumi energetici, le emissioni di gas climalteranti e l'incidentalità, di rendere almeno accessibili a tutti le opportunità offerte dalle città, di fornire un efficiente servizio anche alle aree decentrate.

Da anni, in tutte le città italiane sono sistematicamente superati i valori limite stabiliti dalla normativa comunitaria di riferimento. Nello stesso tempo, la situazione di congestione permanente della viabilità di accesso ed interna alle aree urbane metropolitane, dove vive e lavora circa l'80 per cento della popolazione e dove viene prodotto oltre il 70 per cento del PIL, penalizza e rende meno efficiente il sistema produttivo e peggiora le condizioni di salute dei cittadini, con un ulteriore aumento della spesa sanitaria.

Per incentivare l'uso dei servizi di trasporto collettivo risulta, quindi, prioritario mettere a disposizione del settore del trasporto pubblico locale finanziamenti destinati agli investimenti per aumentare quantità e qualità dei servizi stessi e procedere al risanamento finanziario ed industriale delle gestioni aziendali.

A questo fine, era stata utilizzata, quale contributo statale a favore del settore, una somma di circa 123 milioni di euro, derivante dalla differenza tra gli importi indicati nell'articolo 23, comma 1 (rispettivamente, di euro 337 milioni e 500 mila e 214 milioni e 300 mila). Quindi, la

copertura è già fornita dall'importo dell'accisa fissato al comma 3 dello stesso articolo 23, come quantificato dall'apposita relazione tecnica allegata all'atto del Senato. Tale importo sarà messo a disposizione delle agenzie per la mobilità previste dall'articolo 35 della legge finanziaria per il 2002, cui gli enti locali competenti hanno trasferito compiti e funzioni in materia di pianificazione ed amministrazione dei servizi di trasporto locale, per il finanziamento dei contratti di servizio e per lo sviluppo del servizio di trasporto collettivo all'interno di un quadro di mobilità sostenibile.

Un importo equivalente, sotto forma di aumento delle tariffe o di altre misure di sostegno o incentivo a vantaggio dei servizi di trasporto collettivo, dovrà essere messo a disposizione da parte della proprietà delle aziende di trasporto.

Ora, l'emendamento proposto dall'ANCI, presentato dalle forze di opposizione, è stato bocciato dalla maggioranza, insieme agli altri numerosi emendamenti, tendenti a raggiungere il medesimo scopo, presentati sia dalla Margherita sia da altre forze dell'opposizione. Al riguardo, sottolineo, che dal 1996 al 2003, le risorse destinate al trasporto pubblico locale (ex Fondo nazionale trasporti) sono diminuite in termini reali di quasi il 10 per cento.

Segnalo poi che su queste e su altre questioni sono state presentate proposte emendative migliorative e sono stati proposti pareri attuativi nelle Commissioni competenti in sede consultiva, puntualmente bocciati dalla maggioranza.

Al nome del gruppo della Margherita mi auguro che il dibattito in aula possa risolvere alcune incongruenze, superare alcuni veti posti dalla maggioranza, per migliorare e puntualizzare la presente normativa, al fine di renderla più efficace a rispondere veramente alle esigenze emerse nelle specifiche e varie questioni.

**PRESIDENTE.** Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo  
— A.C. 4653)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Saia.

MAURIZIO SAIA, *Relatore*. Signor Presidente, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Sull'ordine dei lavori (ore 12,28).**

PRESIDENTE. Preannunzio che, nella parte antimeridiana della seduta di lunedì 23 febbraio, si svolgerà la discussione delle mozioni sulla destinazione della base militare statunitense nell'arcipelago della Maddalena e della mozione sulle iniziative per la liberazione di una parlamentare colombiana, nonché la discussione sulle linee generali del testo unificato dei progetti di legge sul settore erboristico.

Ricordo che, come già precisato ieri, in sede di Conferenza dei Presidenti di gruppo si è stabilito che il seguito dell'esame del decreto-legge in materia di proroga termini sarà limitato, nella seduta pomeridiana di lunedì 23 febbraio, ai soli interventi sul complesso delle proposte emendative senza votazioni.

**Ordine del giorno  
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 23 febbraio 2004, alle 11:

1. — Discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00294, Deiana ed altri

n. 1-00302, Anedda ed altri 1-00321 e Antonio Leone n. 1-00322 sulla destinazione della base militare statunitense nell'arcipelago della Maddalena.

2. — *Discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

MASSIDDA ed altri; VALPIANA; SERENA; PISCITELLO; BATTAGLIA ed altri; DORINA BIANCHI; NAN; MORONI; MIGLIORI: Disciplina del settore erboristico (278-925-1005-1139-1851-2411-2330-2377-2457-A).

— *Relatore*: Massidda.

3. — Discussione della mozione Bellillo ed altri n. 1-00309 sulle iniziative per la liberazione di una parlamentare colombiana ostaggio delle forze armate rivoluzionarie della Colombia.

(ore 16)

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 2677 — Conversione, in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (*Approvato dal Senato*) (4653-A).

— *Relatore*: Saia.

**La seduta termina alle 12,30 del 20 febbraio 2004.**

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELL'INTERVENTO DEL DEPUTATO DOMENICO VOLPINI IN SEDE DI DICHIARAZIONI DI VOTO SUGLI ORDINI DEL GIORNO RIFERITI AL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 4645

DOMENICO VOLPINI. A mio avviso, il nostro eroe culturale, ricondotto nella sto-

ria, più che essere assimilato ad un imbonitore di piazza può essere assimilato al moderno mago e cartomante dei media.

Quello proposto dall'attuale Presidente del Consiglio è un quadro culturale generale assolutamente incompatibile con qualsiasi sistema democratico liberale, che non può essere sottovalutato da parte degli uomini « liberi e forti ». Spero che la storia non debba un giorno chiamare questo

Parlamento a rispondere della superficialità e della distruzione con le quali ha affrontato il fenomeno.

---

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. FABRIZIO FABRIZI**

---

*Licenziato per la stampa  
alle 15,45 del 20 febbraio 2004.*