

campagna di sicurezza nazionale fondata su massicce detenzioni in base a testimonianze anonime rivelatesi poi per il 90 per cento dei casi del tutto arbitrarie. Secondo il comitato di solidarietà con i prigionieri politici, l'anno passato, di quasi 5 mila persone arrestate con l'accusa di collaborazioneismo, ben 4 mila sono poi risultate estranee alle accuse e, quindi, successivamente rilasciate.

Non molto tempo fa Uribe ha tenuto un'audizione a Bruxelles, al Parlamento europeo, ed ha tentato di difendere la propria politica, ma ha ricevuto gli attacchi di quanti condannano un regime contraddistinto da violazioni dei diritti e delle libertà, da detenzioni arbitrarie, da un numero altissimo di rifugiati, tra indigeni e contadini, da esecuzioni sommarie, da impunità di cui il suo regime è reo di essersi macchiato. E questo è tanto più importante se si considera che un anno fa, a Londra, il Governo colombiano aveva sottoscritto un accordo con la Comunità internazionale incentrato, tra l'altro, sul ripristino di garanzie individuali palesemente violate; e nei trattati internazionali sappiamo bene che si tratta di clausole alla cui obbedienza è condizionato il sistema di cooperazione politica ed economica tra i paesi coinvolti.

La sorte di Ingrid Betancourt è purtroppo legata a doppio filo alle posizioni di Uribe. La madre di Ingrid non smette di ripetere, e non possiamo non convenire, che solo in un'azione diplomatica di tipo umanitario sussiste la speranza di liberare la figlia, tramite un accordo tra il Governo colombiano e le FARC, sulla base di uno scambio tra i prigionieri nelle carceri dello Stato e gli ostaggi della guerriglia. Purtroppo, però, la via del negoziato viene esclusa da Uribe che, rifiutandosi di trattare con i terroristi guerriglieri e sulla base di una nuova legislazione che per contro concede alle Forze armate competenze giudiziarie tanto ampie da permettere loro di eseguire arresti senza mandato, perquisizioni ed intercettazioni telefoniche, non riconosce che è in atto una guerra civile e non una guerra al terrorismo; una guerra che contrappone i buoni

— il Governo e l'esercito — ai cattivi — i ribelli delle FARC e del MNL. Ne consegue che una posizione come questa impedisce qualunque processo di dialogo e di apertura — ricordiamo che le FARC si erano dette pronte allo scambio tra ostaggi e prigionieri politici — e mette a rischio ogni possibile esito positivo per liberare quanti sono ancora nelle mani dei ribelli. Ecco perché è ancora più urgente che si metta in moto la macchina della diplomazia e del negoziato, che la politica internazionale supporti la grande campagna di sensibilizzazione avviata da più di mille comuni in Italia e nel mondo (da Genova, a Roma e a Parigi) con la concessione della cittadinanza onoraria alla Betancourt, e che si affianchi all'impegno delle organizzazioni non governative e della Croce rossa internazionale; e ciò non solo nel rispetto della vita di questa donna coraggiosa — lasciatemelo dire — che, dopo una gioventù dorata tra Parigi e le Seychelles, ha scelto di dedicare la propria vita al suo paese. Ha deciso consapevolmente di rischiare in prima persona, denunciando i politici corrotti, esponenti di spicco del Governo colombiano collusi con il mercato della droga, ed ha condotto una battaglia appassionata contro la violenza, contro il cancro dei cartelli del narcotraffico a favore delle aree economiche disagiate e contro la miseria e la povertà dei contadini. Occorre un impegno più generale contro ogni forma di violenza e sopruso nel nome del rispetto dei diritti umani individuali ed inviolabili e a garanzia delle minoranze che si battono per la difesa della libertà e che devono poter contare sul sostegno di tutti gli Stati democratici che aborriscono l'uso della forza come discriminante per imporre la propria volontà.

Sappiamo che la pressione internazionale in questi casi, in mancanza di un'azione decisa da parte dei Governi locali, può fare molto. Pensiamo, ad esempio, alla battaglia trasversale che ci ha visto tutti impegnati contro l'applicazione sessista ed indiscriminata della legge islamica — la *sharia* — in Nigeria, e pensiamo

al buon esito che la campagna di sensibilizzazione ebbe poi nel caso delle condanne di Amina e di Safia.

Purtroppo, in questo caso i fattori da combattere sono molti. Eppure, ciò non può esimerci dal chiedere al Governo un'azione forte per salvare Ingrid Betancourt e gli altri ostaggi. Chiediamo quindi, aderendo alla mozione in esame di cui è prima firmataria l'onorevole Bellillo, di avviare tutte le iniziative necessarie affinché il Governo colombiano liberi i prigionieri sulla base di uno scambio umanitario con i guerriglieri del FARC.

Mai, come in questo caso, la via della diplomazia, per la delicatezza della congiuntura e per il valore della vita delle persone coinvolte, è l'unica strada possibile. Facciamo davvero in modo che lo sia e attiviamoci affinché questa donna torni ad essere libera, nell'auspicio che possa dare anche un nuovo volto alla speranza di molti cittadini colombiani (*Applausi*).

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

Prendo atto che il rappresentante del Governo rinuncia ad intervenire.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 16.

La seduta, sospesa alle 14,20, è ripresa alle 16.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berselli, Cicu, Miccichè, Trantino e Santelli sono in missione a decorere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono quarantuno, come risulta

dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

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).

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

(Esame dell'articolo unico – A.C. 4653)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 1*), modificato dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 2*), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 3*).

Avverto che le proposte emendative sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 4*).

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

Ricordo che nella seduta del 20 febbraio scorso si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Ricordo altresì che nella Conferenza dei presidenti di gruppo del 19 febbraio scorso, si è convenuto di svolgere nella seduta odierna gli interventi sul complesso delle proposte emendative.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Tonino Loddo. Ne ha facoltà.

TONINO LODDO. Ritengo che sia doveroso sottolineare preliminarmente come provvedimenti di questo tipo, che solita-

mente sono giustificati dalla necessità di prorogare i termini in scadenza, siano soprattutto da criticare per l'eterogeneità degli argomenti affrontati, che non solo mal si sposano con lo strumento della decretazione d'urgenza, ma rendono anche particolarmente difficoltoso, proprio a causa della limitazione dei tempi, un esame compiuto sia presso le numerose Commissioni competenti sia in Assemblea. Tali proroghe, pertanto, ci sembrano sorrette, più che da una reale necessità e urgenza, da ragioni di opportunità politica.

Quanto al contenuto, segnalo alcune questioni particolarmente problematiche inerenti alla materia ambientale, al trasporto pubblico locale e alle tariffe autostradali, affrontate con misure che ci appaiono decisamente inadeguate da parte del Governo e della maggioranza, rispetto alle quali si era manifestata la nostra ferma opposizione, sia al Senato sia presso le Commissioni competenti della Camera (ma su cui abbiamo registrato voci dissonanti anche da parte di settori significativi della stessa maggioranza).

Mi riferisco, innanzitutto, all'articolo 9, il quale, prevedendo la proroga al 30 ottobre 2005 del termine per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, appare in contraddizione con l'adesione italiana al Protocollo di Kyoto, quindi con gli impegni assunti dal nostro paese in tale sede (circostanza ancora più preoccupante se messa in relazione con la lettera di messa in mora inviata all'Italia, in relazione a tale questione, dalla Commissione europea). È proprio questa circostanza che ci ha convinto a presentare un emendamento soppressivo di tale articolo, ma anche altri emendamenti diretti ad abbreviare il termine, eccessivamente lungo, previsto da questa norma per la presentazione delle domande relative al rilascio dell'autorizzazione in oggetto.

Un altro emendamento soppressivo da noi presentato riguarda 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 di rifiuti di beni in polietilene. Si rileva, in

proposito, che sono già state sollevate eccezioni di incostituzionalità in merito a tale norma e che la stessa, se approvata, rallenterebbe la politica indirizzata alla raccolta e al riutilizzo di materie plastiche, penalizzando le piccole e medie imprese che già attuano la raccolta e il riutilizzo del polietilene.

Un altro gruppo di emendamenti riguarda l'articolo 21, completamente riscritto da un emendamento presentato in Commissione dal Governo e rispetto al quale appare incomprensibile e ingiustificata la scelta di ricorrere allo strumento legislativo per apportare modifiche al sistema tariffario per le autostrade in concessione, poiché siamo e restiamo convinti che la responsabilità di tali atti debba essere del Governo e non del Parlamento. Pur ritenendo condivisibile la scelta di individuare un rapporto più vincolante e più 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 degli utenti, nonché per contenere entro limiti accettabili gli eventuali incrementi tariffari.

Per queste ragioni, oltre a chiedere la soppressione dell'articolo in questione, proponiamo di ancorare gli aumenti delle tariffe autostradali a interventi certi e qualificati, ad investimenti diretti alla manutenzione ordinaria e straordinaria e all'adeguamento e messa in sicurezza della rete esistente. Quindi, abbiamo proposto di coinvolgere le regioni nella fase di accertamento della rilevanza degli investimenti previsti nel piano degli interventi aggiuntivi.

Con altri emendamenti abbiamo proposto di subordinare l'applicazione del primo aumento tariffario all'effettiva apertura dei cantieri. Quindi, proponiamo di eliminare le tratte autostradali con tariffa unica a prescindere dai chilometri percorsi, problema che riguarda soprattutto importanti autostrade del centrosud, e di evitare attraverso tariffe differenziate, sulla base dell'orario di accesso, il congestionamento delle autostrade. Infine, ab-

biamo proposto la soppressione dell'ottavo comma dell'articolo 21, che approva il quarto atto aggiuntivo alla vigente convenzione tra ANAS e Società autostrade.

L'articolo 23, che prevede fra l'altro l'aumento dell'accisa 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. Per questo motivo, con un emendamento abbiamo proposto il recupero delle risorse accantonate.

Al riguardo, si sottolinea che dal 1996 al 2003 le risorse destinate al trasporto pubblico locale, derivanti dal Fondo nazionale trasporto, sono diminuite in termini reali di quasi il 10 per cento. Il trasporto pubblico locale italiano non ha ancora raggiunto gli obiettivi che la legge n. 422 del 1997 aveva individuato e restano perciò insoluti i problemi di natura strutturale, organizzativa e finanziaria. Il nostro obiettivo rimane quello di migliorare profondamente il sistema, avvicinando agli standard europei, per spostare una parte rilevante della mobilità nelle aree urbane e 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, nonché di rendere accessibili a tutti le opportunità offerte dalle città. Da anni, in tutte le città italiane sono sistematicamente superati i valori limite stabiliti dalla normativa comunitaria di riferimento e, nello stesso tempo, la situazione di congestione permanente della viabilità di accesso e di quella 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, quindi, risulta 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 e industriale delle gestioni aziendali. Per questo, abbiamo accolto e trasformato in un emendamento il suggerimento dell'ANCI di recuperare la somma di 123 milioni 200 mila euro quale contributo statale a favore del settore, somma che deriva dalla differenza tra l'importo derivante dall'aumento dell'accisa e quello necessario per garantire il rinnovo contrattuale del settore. Vogliamo mettere tale somma 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 e 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.

Inoltre, abbiamo proposto di reperire nuove risorse per il trasporto collettivo con un ulteriore e modestissimo aumento dell'accisa, ma anche di rinviare ad un successivo atto del Governo il reperimento di risorse aggiuntive, dimostrando in tal modo di essere disponibili ad accogliere soluzioni, ancorché non immediate, pur tuttavia basate su un impegno futuro ma certo da parte del Governo.

Abbiamo poi proposto altre modifiche, come quelle relative alla proroga della riduzione dell'IVA per le ristrutturazioni edilizie a tutto il 2004, insieme alla riduzione dell'IVA per tutto il 2005 sui lavori in immobili privati finalizzati al risparmio e all'efficienza energetica, oltretutto all'utilizzo di fonti rinnovabili.

Proponiamo ancora l'inclusione del trasporto viaggiatori nella previsione di parziale esclusione dell'accisa per la navigazione nelle acque interne. Infine, proponiamo la soppressione dell'articolo 23-sexies, inerente il trattamento delle terre e delle rocce di scavo, che prevede che le

garanzie ambientali prescritte dalla legge comunitaria per il 2003 si applichino soltanto per i lavori in corso alla data del 30 novembre 2003 e a decorrere dal 31 dicembre 2004, sottraendo così a corrette procedure di tutela ambientale una parte rilevante dei lavori per la realizzazione delle opere pubbliche.

Come si può quindi facilmente notare, pur non condividendo il metodo e le modalità del decreto-legge in esame, offriamo tuttavia al Governo e alla maggioranza un costruttivo contributo al fine di migliorare notevolmente il provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare sulle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge, rinvio il seguito del dibattito alla seduta di domani.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 24 febbraio 2004, alle 12:

(ore 12, e p.m. al termine dell'informativa)

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

S. 2677 — Conversione, in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicem-

bre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (*Approvato dal Senato*) (4653-A).

— *Relatore:* Saia.

(ore 15,15)

2. — Informativa del Governo sugli esiti del vertice conclusivo del semestre di Presidenza italiana dell'Unione europea e sull'evoluzione del processo costituzionale europeo.

(p.m., al termine delle votazioni)

3. — *Discussione del disegno di legge (per la discussione sulle linee generali):*

S. 2686 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 gennaio 2004, n. 2, recante disposizioni urgenti relative al trattamento economico dei collaboratori linguistici presso talune Università ed in materia di titoli equipollenti (*Approvato dal Senato*) (4696).

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 18,05.