

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,40.

LALLA TRUPIA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armani, Azzolini, Boato, Colucci, Alberta De Simone, Pistone, Ramponi, Rotondi, Valpiana e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

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

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 de-

creto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

(Ripresa esame dell'articolo unico – A.C. 4653)

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 3*), modificato dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 4*), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 5*).

Ricordo che le proposte emendative sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A – A.C. 4653 sezione 6*).

Ricordo altresì che nella seduta di ieri è stato votato da ultimo l'emendamento Vigni 21.8. Dovremmo quindi passare alla votazione dell'emendamento Boato 21.30.

Avverto che è stata richiesta la votazione nominale.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta avranno luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Per consentire il decorso del termine regolamentare di preavviso, sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 10,10.

La seduta, sospesa alle 9,45, è ripresa alle 10,10.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 4653.

**(Ripresa esame dell'articolo unico
— A.C. 4653)**

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, vorrei far presente che si è resa necessaria una riformulazione di carattere meramente formale della parte consequenziale dell'articolo aggiuntivo del Governo 23.01. Al comma 1, lettere *a)*, *b)*, e *c)*, venivano apportate modificazioni ad una norma, l'articolo 34 del decreto-legge n. 269 del 2003, che a sua volta apportava modifiche ad altre disposizioni di legge. La nuova formulazione dei commi 1, 2 e 3 riferisce correttamente le medesime modificazioni alle norme direttamente interessate.

PIERO RUZZANTE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, ho ascoltato la dichiarazione del Governo che mi era stata, peraltro, preannunciata. Vorrei chiedere, a questo punto, una breve riunione del Comitato dei nove per valutare il merito delle modificazioni proposte dal Governo.

PRESIDENTE. Prendo atto che il relatore è d'accordo e che non vi sono obiezioni.

Sospendo pertanto la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,15, è ripresa alle 10,45.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.30.

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

RENZO LUSETTI. Con questo emendamento, che reca la firma dell'onorevole Boato e di altri colleghi, vogliamo consentire alla Lega di riscattarsi; prego pertanto i colleghi della Lega di ascoltare con grande attenzione (*Commenti dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*). Ho visto infatti che ieri alcuni emendamenti proposti dalla Lega solo per pochissimi voti non sono passati; immagino che qualcuno si sia sbagliato a votare o che qualcun altro abbia avuto qualche problema: sta di fatto che quegli emendamenti non sono passati.

Però, colleghi della Lega, poiché voi siete sempre molto attenti al federalismo, in ogni vostra dichiarazione, e poiché il vostro leader, che è anche ministro delle riforme, è attentissimo alla *devolution* e alle competenze di tutto il comparto delle autonomie, vorrei riprendere questa vostra cultura molto forte delle autonomie, posto che l'emendamento 21.30 non lascia il CIPE da solo nella determinazione delle tariffe. Si chiede, infatti, che, su proposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze (parlo, quindi, dell'attuale ministro Tremonti), sentita la Conferenza Stato-regioni, il CIPE possa fissare i criteri per le revisioni dei piani finanziari delle concessionarie autostradali. Il riferimento alla Conferenza Stato-regioni significa che vogliamo imprimere una sorta di accelerazione al modello delle autonomie, cioè al rispetto e alla tutela del mondo delle autonomie.

Mi rivolgo, quindi, ai colleghi della Lega, ma più in generale a tutti i colleghi della maggioranza che hanno una derivazione, sul piano della cultura politica (parlo di quella sturziana), che riserva grande attenzione al mondo delle autonomie. Sono convinto che se c'è qualcuno in mezzo a voi, colleghi della maggioranza, attento al mondo delle autonomie, allora noi potremo approvare questo emenda-

mento — recuperando alcune radici culturali, che forse abbiamo perso —, perché è importante che per ogni atto nazionale governativo vi sia il parere della Conferenza Stato-regioni. In caso contrario, rischiamo di comprimere tutto quel mondo delle autonomie locali, al rispetto del quale tutti i giorni noi vi chiamiamo e verso il quale troppo spesso il Governo è distratto (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

FABRIZIO VIGNI. L'articolo 21, che riguarda le concessioni autostradali, ha lo scopo di favorire nuovi investimenti attraverso incrementi tariffari. Esso, dunque, rappresenta l'occasione giusta per fare il punto anche sulle politiche del Governo in tema di infrastrutture, che rappresenta uno dei cinque famosi punti del « contratto con gli italiani ».

Abbiamo già detto ieri come il Presidente del Consiglio continui a raccontare favole su questo punto, parlando — come ha fatto ad esempio di recente in televisione — di 80 mila miliardi di vecchie lire, che sarebbero già stati deliberati dal CIPE. È una bugia, perché il CIPE ha deliberato, ad oggi, sulla base dei finanziamenti effettivamente disponibili, provenienti dalla legge n. 166 del 2002 e dalle ultime finanziarie, meno di 4 miliardi di euro, ovvero meno del 10 per cento di quanto racconta il Presidente del Consiglio, che parla anche di cantieri aperti per opere, come ad esempio il MOSE, che non solo non hanno a tutt'oggi cantieri aperti, ma non hanno neppure il progetto esecutivo! Sarebbe il primo miracolo al mondo di un'opera pubblica avviata in assenza di un progetto!

Vale la pena commentare quanto il ministro Tremonti, secondo il quale il Governo avrebbe fatto miracoli per quanto riguarda le opere pubbliche, ha sostenuto di recente sulle pagine del *Corriere della sera*. Egli ha scritto testualmente: « Negli

anni novanta, gli investimenti pubblici erano stati sistematicamente tagliati. Dal 2001, con la legge obiettivo e con nuovi strumenti finanziari, si è invertita la tendenza. Combinando capitali pubblici e privati, si mobilita una massa finanziaria pari ad oltre 165 miliardi di euro. Abbiamo trovato "i cassetti vuoti". Abbiamo dovuto progettare e partire da zero e questo spiega il ritardo, ma i cantieri stanno aprendo da ovest ad est, da nord a sud ». Sono affermazioni del ministro Tremonti.

Si tratta di bugie clamorose che è facile smentire. Per quanto riguarda gli investimenti, i dati parlano chiaro: dal 2001 si è invertita la tendenza, ma nel senso di una riduzione e non di una ripresa degli investimenti per opere pubbliche. Dal 1996 al 2001, con i Governi dell'Ulivo vi è stata una significativa ripresa, dopo il crollo dei primi anni novanta, nonché un incremento medio annuo pari al 10,6 per cento. Dal 2001, con il Governo Berlusconi, il *trend* positivo si interrompe: dal 2001 al 2003, secondo la stima del CNEL, la riduzione è di circa del 15 per cento e con la legge finanziaria per il 2004 vi è un ulteriore taglio del 13 per cento. Erano state promesse 270 grandi opere per un costo totale di 125 miliardi di euro, ma ne sono stati stanziati ad oggi appena 5,3. Gli investimenti pubblici per le infrastrutture strategiche, nel triennio 2002-2004, sono meno del 20 per cento, rispetto a quanto era stato previsto dalla tabella di marcia. Basta fare due conti per capire che, di questo passo, il piano delle grandi opere sarà completato nel 2079.

Non è vero, al tempo stesso, che il Governo in carica ha trovato il deserto e che ora non si fa altro che aprire cantieri: il Governo in carica si è trovato di fronte a cantieri aperti ed opere in corso (mi riferisco, ad esempio, ai lavori per l'alta capacità ferroviaria, avviati dal precedente Governo), mentre i ritardi del Governo Berlusconi, evidenziati impietosamente da tutti i centri studi del settore, nonché da un recente dossier di Confindustria, sono oramai evidenti.

L'unico cantiere che sta per aprire con le procedure previste dalla legge obiettivo è quello del maxi lotto per proseguire i lavori, anche essi avviati dal precedente Governo, sulla Salerno-Reggio Calabria.

Se poi si allarga lo sguardo oltre il settore dei trasporti, la visione è ancora più desolante: risultano dimezzati i finanziamenti per la difesa del territorio dal rischio di frane ed alluvioni e ridotti drasticamente quelli per le riqualificazioni delle città, per l'edilizia scolastica e per le reti idriche. Come se non bastasse, la politica dell'attuale Governo per le infrastrutture contraddice clamorosamente la necessità di un riequilibrio del sistema dei trasporti a favore delle modalità a più basso impatto ambientale, come le ferrovie ed il trasporto per mare.

Dunque, anche le norme di cui stiamo discutendo, che riguardano gli investimenti del settore autostradale, si collocano all'interno di un quadro di riferimento di una politica per le infrastrutture ed i trasporti che, come si vede, è non solo sbagliata ma, dopo tre anni di Governo, del tutto fallimentare (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.30, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|----------------------------------|------------|
| <i>(Presenti e Votanti</i> | <i>402</i> |
| <i>Maggioranza</i> | <i>202</i> |
| <i>Hanno votato sì</i> | <i>178</i> |
| <i>Hanno votato no ..</i> | <i>224</i> |

Prendo atto che gli onorevoli Filippo Drago, Garagnani, Caminiti, Volontè, De Brasi e Ventura non sono riusciti a votare.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.31.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento in esame riguarda la durata dell'intervallo temporale tra le revisioni successive della formula tariffaria. Prevedere cinque anni al posto di dieci significherebbe intervenire in modo più rapido e flessibile sul tema delle concessioni autostradali, senza penalizzare nessuno.

È semplicemente un modo per restituire una sorta di elasticità al mondo delle concessioni autostradali e, soprattutto, è anche un modo per svolgere alcune verifiche sul piano della tutela dell'utenza, dello sviluppo degli investimenti, della salvaguardia delle infrastrutture. Quindi, non si tratta di una semplice modifica, di un semplice cambio temporale, in quanto ciò serve innanzitutto a consentire, agli operatori da un lato e al Governo dall'altro, di verificare come si possa procedere e di accertare l'esistenza di eventuali mancanze o di situazioni positive che possano consentire una riqualificazione degli investimenti nelle infrastrutture.

Dunque, non si tratta di un emendamento per far perdere tempo, ma di una proposta significativa ed importante che interviene nel merito e nel contenuto della norma.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, colgo l'occasione di questo emendamento per riproporre alcune domande, una delle quali è la seguente: per quale motivo si interviene per legge sul sistema di regolazione delle concessioni autostradali, vale a dire su un sistema regolato e da regolare per via amministrativa? Intervenendo per via legislativa si crea, in primo luogo, una sorta di mostro giuridico, nel senso che la madre di tutte le regole resta la convenzione-tipo, dalla quale discendono le convenzioni in essere, con le società concessionarie, con tutte le

modalità di regolazione delle tariffe, degli investimenti, dei servizi, degli anni di concessione e quant'altro. Successivamente, si interviene per regolare una singola parte del tutto, ovvero quella che riguarderà il rapporto tra tariffe e investimenti per eventuali nuovi atti aggiuntivi e lo si fa proprio per legge, producendo — lo ripeto — un mostro giuridico.

In secondo luogo, si può rilevare il fatto che le modifiche al sistema tariffario, già previste dalla delibera CIPE e dall'approvazione del IV atto aggiuntivo, dovrebbero essere atti regolatori standard. Invece, intervenendo per legge, si legano le mani al regolatore pubblico per il futuro.

Inoltre, l'articolo 21 rappresenta l'ammissione che il Governo non dispone delle risorse per realizzare le opere pubbliche e le infrastrutture annunciate e chiede dunque ai cittadini di pagarsele attraverso le tariffe. Berlusconi a *Porta a Porta* ha, anche recentemente, rinnovato una sua clamorosa bugia, vale a dire il fatto che il CIPE avrebbe stanziato per le grandi opere circa 80 mila miliardi di vecchie lire. In realtà, sappiamo bene — basta osservare i dati sul sito del CIPE — che le risorse stanziate per la cosiddetta legge-obiettivo sono pari a meno di 4 miliardi di euro, ovvero meno di 8 mila miliardi di vecchie lire, ovvero meno del 10 per cento di quanto Berlusconi ha annunciato a *Porta a Porta*.

Ad adiuvandum, vorrei rivolgere, rispetto a tutta questa propaganda e a questa azione di fuoco propagandistica, una domanda al Presidente Berlusconi e al ministro Lunardi: i 192 milioni di euro promessi al sindaco di Milano Albertini, alla presidente della provincia Colli, al presidente della regione Formigoni, per il completamento della rete metropolitana milanese, dove sono finiti? Vi è stata una specifica riunione con il Presidente del Consiglio e con tutti i ministri e parlamentari della maggioranza lombardi. Questo era il contratto che Berlusconi ha sottoscritto con Milano e, in questi giorni, invece continua a dire che i soldi non ci sono e che il contratto non può essere rispettato!

Ciò non ci rende felici perché vorremmo che l'Italia disponesse di adeguate infrastrutture, che si potesse decidere sulle priorità, contare su adeguate risorse e stipulare le necessarie intese con le regioni e gli enti locali; purtroppo, così non è (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Vianello. Ne ha facoltà.

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, questo dibattito potrebbe sembrare a molti italiani abbastanza astratto; senonché, un aumento delle tariffe andrà effettivamente ad incidere sulle tasche degli automobilisti e, quindi, dei cittadini. A questo proposito desidero fare l'esempio, assolutamente concreto, di una grande opera, nell'ambito di quelle opere strategiche che il Presidente Berlusconi andò a disegnare sulla lavagnetta nel corso della trasmissione *Porta a Porta*, vale a dire il passante di Mestre. Una grande opera conosciuta da tutti; una di quelle opere che, secondo il ministro Lunardi e il Presidente Berlusconi, dovrebbe essere finanziata attraverso la cosiddetta finanza di progetto. Naturalmente, per la parte privata, quota parte delle risorse dovrebbero provenire dalle tre società Autostrade, Padova-Venezia e Autovie venete. Questo decreto-legge dovrebbe, quindi, servire, attraverso gli aumenti tariffari, a trovare le risorse per poter intervenire (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, nel preannunciare il voto favorevole su quest'emendamento, che abbiamo anche sottoscritto, desidero soffermarmi su alcune considerazioni svolte poc'anzi dai colleghi intervenuti e far rilevare la nostra contrarietà a trasfondere nello strumento legislativo quanto è invece chiaramente di competenza del Governo e del CIPE.

Non si comprende infatti perché il sistema di regolazione delle concessioni stradali — sistema che è regolato per via amministrativa secondo le modalità indicate dai colleghi Vigni ed altri — sia, a questo punto, regolato da un emendamento presentato al decreto-legge in esame; quindi, anziché scegliere la strada della convenzione-tipo e la via amministrativa, si interviene per via legislativa. Sarà un caso, ma mi domando cosa abbia suggerito quest'esito del travagliato dibattito intorno sull'articolo 21 del provvedimento. Ricordo che questo pasticcio ha un'origine molto precisa; essa, infatti, è insita nel conflitto, in atto all'interno del Governo, tra i ministri Lunardi e Tremonti in ordine alle risorse, che in realtà non ci sono, da destinare al finanziamento di tutte le opere prioritarie strategiche che sono ormai centinaia.

Per quanto riguarda poi quello che il CIPE avrebbe dovuto decidere il 29 gennaio del 2004, cioè l'aumento dei pedaggi autostradali sulla rete gestita dalla società Autostrade, vi è stato un vero e proprio stop da parte del nucleo di valutazione del NARS. Ora, si sostiene ancora che questi aumenti deriverebbero da obblighi contratti nella convenzione stipulata tra ANAS e società autostradale.

Il CIPE non ha approvato il testo della convenzione e, pertanto, al fine di ottenere l'assenso, sarebbe stato necessario proporre un altro quadro di regole.

Il Governo sostiene che gli aumenti dei pedaggi sono necessari per finanziare un ulteriore piano di investimenti della Società autostrade per l'Italia Spa per ben 4.685 milioni di euro, secondo quanto previsto dall'atto aggiuntivo del 2002. Va ricordato che la Società autostrade per l'Italia Spa ha eseguito solo il 15 per cento delle opere di cui al piano finanziario sottoscritto nel 1997. Tali opere ammontavano a circa 4.500 milioni di euro, mentre l'atto aggiuntivo del 2002 prevede 4.685 milioni di euro. Il fatto che ci si sia limitati al 15 per cento delle opere ha determinato immobilizzazioni finanziarie non previste dal piano.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.31, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 409 |
| <i>Votanti</i> | 408 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 205 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 185 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 223). |

Prendo atto che gli onorevoli Carra, De Brasi, Testoni, Ventura e Volontè non sono riusciti a votare.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.32.

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

TINO IANNUZZI. Signor Presidente, la discussione che stiamo conducendo sul provvedimento in esame, in particolare sull'articolo 21 relativo al sistema delle tariffe previste dalle concessioni autostradali e alle revisioni ed agli aggiornamenti delle stesse, costituisce un'occasione importante per una riflessione da parte della Camera sulla politica infrastrutturale del nostro paese.

Si tratta di un punto chiave dell'offensiva mediatica condotta dalla maggioranza, durante la campagna elettorale e, successivamente, con l'avvento del Governo Berlusconi, incrociando l'esigenza, a nostro avviso assolutamente condivisibile, di compiere ogni sforzo per l'adeguamento, il potenziamento e l'ammodernamento del sistema infrastrutturale complessivo del paese.

Siamo giunti alla fine del terzo anno della legislatura ed è dunque possibile tracciare un bilancio consuntivo fondato non sugli slogan o sulle rispettive posizioni politiche, bensì sull'analisi degli impegni che sono stati assunti e dei risultati con-

cretamente raggiunti, soprattutto per quanto attiene al volume di finanziamenti effettivamente erogati, ai cantieri aperti e alla prosecuzione dei lavori riguardanti la rete delle principali infrastrutture necessarie per il paese.

Noi abbiamo sottolineato sin dall'inizio come in questo campo sia necessario confrontarsi con due realtà assolutamente ineliminabili nel settore della politica delle opere pubbliche e delle infrastrutture: da un lato, la concreta disponibilità delle risorse finanziarie per portare a compimento i programmi di ammodernamento infrastrutturale; dall'altro, la capacità organizzativa, amministrativa, tecnica, manageriale e burocratica complessiva dell'amministrazione dei lavori pubblici a seguirne l'iter, per sua natura articolato, complesso e ricco di ostacoli procedurali, che in qualche misura devono essere affrontati e superati con tempestività.

Noi abbiamo sottolineato sin dall'inizio come in questo campo sia necessario effettuare una serie di scelte precise, legate all'identificazione di una griglia ristretta di vere, grandi ed effettive priorità nella politica infrastrutturale, che devono essere ravvisate in quelle opere capaci di far compiere un vero e proprio salto di qualità a settori rilevanti del nostro territorio nazionale, cioè in quelle opere che costituiscano davvero un valore aggiunto nel complesso del sistema della mobilità e delle attività economiche e produttive di vaste aree territoriali del nostro paese.

Noi abbiamo sottolineato, invece, sin dall'inizio come la via intrapresa dal Governo con la legge obiettivo e, soprattutto, con la prima delibera attuativa del CIPE del 21 dicembre 2001 non abbia fatto i conti con la realtà e con l'esiguità delle risorse disponibili, che non soltanto non sono aumentate nel settore delle infrastrutture, ma anzi sono diminuite, sia nel 2002 sia nel 2003, ed hanno subito, nel 2004, una drastica riduzione di circa il 13 per cento. D'altro lato, la stessa capacità organizzativa della pubblica amministrazione dei lavori pubblici è rimasta sostanzialmente inalterata.

Qual è la realtà? La realtà è che, scegliendo di non scegliere, in questi tre anni abbiamo ascoltato una marea di *slogan*, di annunci, di indicazioni relative a flussi di finanziamento che sarebbero arrivati e a cantieri che sarebbero stati aperti. Invece, il concreto consuntivo che possiamo registrare è ben diverso: in realtà, non si è data priorità ad alcuna scelta precisa e, quindi, anche le opere più importanti che il paese attende — dall'ammodernamento del sistema autostradale e del sistema ferroviario al potenziamento ed adeguamento della rete idrica — a tutt'oggi non hanno ricevuto adeguata risposta, anche perché (come illustreremo nel corso degli interventi sull'articolo 21 del provvedimento in esame) il meccanismo di procacciamento di una grande quantità di capitali privati attraverso il ricorso alla finanza di progetto, fino ad oggi ha mostrato di non funzionare e di non fornire i risultati che ci si prefiggeva di raggiungere. Infatti, per potere assicurare alla finanza di progetto di realizzare la sua funzione, occorre dare certezza a tre variabili costituite dai tempi complessivi di esecuzione dell'opera, dai costi complessivi del progetto e dalla redditività dei flussi di cassa che possono derivare dalla concreta gestione dell'opera pubblica a cui il privato ha concorso.

Ecco perché noi sottolineiamo come, anche da questo punto di vista, l'iniziativa del Governo e i tanti annunci non abbiano portato risultati positivi, perché non sono stati sciolti i veri nodi che ostacolano il procacciamento di risorse finanziarie private rilevanti attraverso il ricorso alla finanza di progetto (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

MICHELE VIANELLO. Riprendo la narrazione iniziata nel mio intervento precedente.

Stavo parlando del passante di Mestre che dovrebbe essere, secondo il Governo e secondo l'impianto complessivo del decre-

to-legge in esame, una delle opere finanziate in parte dalle società autostradali, alle quali — per mezzo di questo provvedimento — voi consentite di aumentare i pedaggi per poter finanziare l'opera. Invito il relatore e i colleghi della maggioranza a consultare la delibera del CIPE dell'8 febbraio 2004, che si riferisce alle nuove modalità di finanziamento del passante di Mestre. Se leggete quella delibera, vi accorgete che il passante di Mestre, che — secondo quanto Berlusconi ha spiegato alla trasmissione di Vespa e a tutta l'Italia — è una grande opera della finanza di progetto, è finanziata attraverso le procedure previste dalla legge n. 443 del 2001 (cioè dalla legge obiettivo) nel seguente modo: il 60 per cento è a carico del bilancio Stato, il 40 per cento a carico dell'ANAS.

Mi spiegate che finanza di progetto è questa? Mi spiegate che cosa ci mettono di tasca loro le società di gestione autostradale? Mi spiegate perché dovete regalare loro anche l'aumento dei pedaggi, nonostante che i soldi siano stati messi, al 100 per cento, dallo Stato italiano? Mi spiegate quale truffa è questa, ai danni dei cittadini? Abbiate il coraggio di affermare che avete perso cinque anni sul passante di Mestre, scegliendo la concessione diretta, incorrendo in una procedura di infrazione comunitaria e, alla fine, finanziando tutto con fondi dello Stato.

Ci avete fatto perdere cinque anni su un nodo fondamentale per l'Italia. Vi pare che questo sia il modo di procedere? Quanto è credibile Berlusconi che, in una trasmissione televisiva, afferma di avere risolto questo problema? Quanto siete credibili quando andate in giro a spiegare che questa è finanza di progetto (60 per cento a carico del bilancio dello Stato e 40 per cento a carico dell'ANAS!) Potevate iniziare da subito addebitando l'intero onere allo Stato. Sarebbe stato più semplice, sarebbe stato un percorso più lineare ed oggi i cantieri sarebbero aperti (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Mar-*

gherita, DL-L'Ulivo). Altro che i provvedimenti che state facendo voi! Altro che questi provvedimenti!

Allora, le discussioni non si fanno in teoria, ma si fanno nella pratica, nei cantieri che realmente si aprono. Invito i colleghi a prendere la delibera CIPE dell'8 febbraio 2004: da essa emerge l'inconsistenza di questo provvedimento e la vera truffa che si fa ai danni dei cittadini italiani. Regalate soldi alle società di gestione delle autostrade che in cambio non mettono una lira! Questa è la realtà con la quale state gestendo le infrastrutture in Italia (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita, DL-L'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, chiedo che l'emendamento che ci apprestiamo a votare — mi rivolgo ai colleghi e anche al Governo — venga sostenuto con obiettività. Perché prorogare il limite temporale in cui poter rimodulare gli aumenti tariffari, vale a dire le tasse ai cittadini, fino a 10 anni? Perché volete a tutti i costi aumentare le tasse agli automobilisti (perché di questo si tratta)? Perché volete aumentare le tasse sulle merci italiane, che sono già in evidente difficoltà competitività? Perché volete tassare le imprese italiane? Infatti, dietro questo articolo, in realtà, c'è un enorme prelievo dalle tasche dei cittadini automobilisti, delle merci e delle imprese italiane, che così vengono appesantite ulteriormente nel mercato competitivo.

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

DARIO GALLI. Signor Presidente, faccio perdere soltanto un minuto all'Assemblea ma per amore della verità alcune cose non possono passare così sotto silenzio. Ricordo al collega Vianello, che ha appena

parlato, che cinque anni fa — è vero che la matematica può essere anche un'opinione — non governava il centrodestra e quindi forse, come minimo, dovrebbe cambiare riferimenti (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia*)! Vorrei ricordare che le autostrade italiane sono state regalate, ma veramente nel senso fisico del termine, dal centrosinistra ad alcune potenti famiglie italiane, che certamente non sono comuniste, ma ha fatto loro comodo essere amiche dei colleghi del centrosinistra.

Per quanto riguarda il passante di Mestre, ricordo che la Lega Nord, quando era in carica il vostro Governo, in occasione dell'esame di cinque leggi finanziarie di seguito ha chiesto di finanziare il passante di Mestre e per cinque leggi finanziarie di seguito voi non l'avete fatto (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia*)! Comunque, alla fine, con qualche difficoltà, il problema è stato affrontato e verrà risolto da questa maggioranza.

Quindi, colleghi, ognuno qui dice quello che vuole, come è giusto che sia, ma almeno sui dati e sui numeri cerchiamo di essere persone serie (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia*).

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

CESARE CAMPA. Signor Presidente, certo, ci vuole coraggio da parte del collega Vianello, che si erge sempre a difesa di Venezia e del territorio, a parlare in questi termini sul passante di Mestre, dimenticando non solo le gravi responsabilità della sua parte politica, che in tutti questi anni non ha dato risposte concrete al problema, ma dimenticando anche l'opera deleteria che sta conducendo il fronte del « no », da lui capeggiato a Venezia e non solamente per il passante, ma anche per il MOSE e per tutte le opere che si intendono realizzare a salvaguardia di quel territorio. Ci vuole veramente del coraggio, amico Vianello, che sempre ti

ergi ad unico deputato di Venezia, a parlare qui in maniera diversa da come ti comporti nel territorio! Fai il capo di quel fronte del « no » che purtroppo da troppi anni sta piegando la città e l'*hinterland* veneziano alla immobilità più assoluta. Chiedi ai tuoi colleghi sindaci per quale motivo fanno ancora oggi ricorso sul passante di Mestre: non mescolare ebrei con samaritani!

Ci vuole coraggio qui a sostenere delle teorie diverse da quelle che si sostengono a Venezia, dove si dice che, se le opere non vengono avviate, la colpa è tutta del Governo Berlusconi! Qui magari si raccolgono 140 firme per inviare una petizione al commissario europeo, per sospendere le iniziative finalmente poste in essere dopo un lungo periodo, dopo il parere favorevole di tutti i Governi di tutti i colori! Il merito di Berlusconi è quello di avere finanziato le opere; tu oggi stai cercando di bloccarle!

Penso che questi emendamenti siano da respingere e che con coraggio si debba andare avanti per dare una fonte di speranza alle nostre città, che purtroppo sono assediata dall'inquinamento, grazie anche ad un passante che non si è ancora potuto realizzare a causa della vostra insipienza (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*)!

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

LUANA ZANELLO. Signor Presidente, vorrei dire innanzitutto che le dichiarazioni del collega Dario Galli mi sembrano abbastanza stravaganti, dal momento che la Lega Nord — evidentemente egli conosce poco la politica locale — si è contraddistinta per una battaglia, soprattutto da parte dei sindaci, contro questo passante. Penso che il collega Dario Galli sappia che il territorio interessato dal passaggio del passante — che non sarà certo indolore, anzi — coinvolge i comuni amministrati anche dalla Lega Nord e non certo dal centrosinistra. Ma qui, collega Galli, collega Campa, si parla di una cosa molto

precisa che dovrebbe interessare tutti i deputati di quest'aula; si parla cioè di una politica dei trasporti, di una politica delle infrastrutture che fa acqua da tutte le parti e che cerca di bypassare le normative europee! E quando le nostre leggi non sono funzionali alle stravaganze di questo Governo, si cambia la legge, in questa come in altre situazioni!

Io ricordo che il nostro Governo si è impegnato con l'Europa, si è impegnato con Bolkestein. Non è certo il centrosinistra, quindi, ma l'Europa che ha posto delle condizioni a questa modalità veramente forsennata di predisporre gli atti che dovevano regolare anche la realizzazione di una delle opere strategiche ritenute fondamentali! Quindi, i ricorsi sono stati presentati da parte di chi si vedeva stravolgere il territorio ed anche i propri impegni con l'elettorato, con i cittadini e le cittadine, e quindi si è visto costretto a ricorrere all'Europa. Si tratta — ha fatto bene il collega Vianello a richiamare alla nostra attenzione la recentissima delibera CIPE — di non ingannare la cittadinanza, dicendo che le opere si fanno con la finanza di progetto, quindi con una esposizione finanziaria relativa da parte dello Stato, perché, in realtà, si fa tutto a carico dello Stato, comprese le prospettate tariffe, che aumenteranno! Quindi, non soltanto bypassiamo le nostre leggi, le nostre promesse, anzi, le vostre promesse elettorali, i vostri impegni di Governo, ma addirittura si fuoriesce della normativa europea, e penso che l'Europa di questo debba essere informata.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Stradiotto. Ne ha facoltà.

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto mi hanno convinto ad intervenire per fare un po' di chiarezza rispetto al problema in discussione.

Voglio rispondere in modo particolare al collega Campa. Lui sa benissimo come si sono svolti gli eventi riguardo alla vicenda del passante di Mestre. Sa benissimo,

ad esempio, che, se fosse stato lui assessore ai lavori pubblici della regione Veneto, forse oggi i lavori per la realizzazione del passante sarebbero stati già iniziati.

Dobbiamo riconoscere, quindi, le responsabilità dei singoli, e credo che dall'intervento dell'onorevole Vianello emerga chiaramente che, quando egli sosteneva che si sono persi cinque anni, si riferiva alla giunta regionale, e sicuramente non al Governo centrale.

In particolare, in questi ultimi mesi, grazie al lavoro del commissario per le opere straordinarie del nord-est nominato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'architetto Mainardi, si è riuscito ad instaurare un dialogo con le amministrazioni locali che avevano proposto ricorso...

PRESIDENTE. Onorevole Stradiotto, si avvii a concludere.

MARCO STRADIOTTO. ...contro la costruzione...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Stradiotto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Ruzzante. Ne ha facoltà.

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, non interverrò nel merito della questione del passante di Mestre, sulla quale sono già intervenuti altri colleghi e sulla quale il dibattito continuerà anche nel corso dell'esame delle proposte emendative successive, ma vorrei riprendere l'intervento dell'onorevole Dario Galli.

In quest'aula le battaglie si fanno fino in fondo, caro onorevole Dario Galli. Vorrei ricordare, infatti, che ieri sono stati presentati dal gruppo della Lega Nord Federazione Padana tre emendamenti sui quali l'opposizione ha votato a favore (quello sul consorzio Polieco, quello sull'Agensud e l'emendamento Fontanini 21.1, relativo alle concessioni autostradali) e che non sono stati approvati per 5 o 6 voti. Non sfugge a nessuno che, su proposte

emendative presentate dal gruppo della Lega Nord Federazione Padana, casualmente 5, 6, 7 oppure 8 deputati di quel gruppo si siano astenuti, oppure abbiano votato contro.

Allora, le battaglie non si può fingere di farle: si devono condurre fino in fondo e bisogna assumersene la responsabilità! Nel prosieguo del dibattito sulla conversione in legge del decreto-legge in esame vi è una misura che riteniamo assolutamente importante, relativa alle ristrutturazioni edilizie — precisamente, alla possibilità per le famiglie di effettuare le detrazioni fiscali —, e vedremo come il gruppo della Lega Nord Federazione Padana voterà su quel punto, perché lo riteniamo assolutamente importante.

PRESIDENTE. Onorevole Ruzzante, la invito a concludere.

PIERO RUZZANTE. Quindi, onorevole Dario Galli, ci dia poche lezioni ed insegni ai suoi deputati come votare sulle proposte emendative presentate dal suo gruppo parlamentare (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

CESARE RIZZI. Ha parlato il professore...!

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, vorrei porre, a titolo personale, solo due questioni, per verificare se siano vere o meno, e chiedo al sottosegretario di rispondere.

Per quanto riguarda il passante di Mestre, è vero o no che la procedura dell'affidamento diretto è stata avviata da Galan, presidente del centrodestra della regione Veneto, esattamente cinque anni fa, e che quindi le responsabilità dei ritardi sono attribuibili a livello sia nazionale, sia locale al centrodestra, vale a dire a Galan e a Lunardi? Sarebbe bene che il sottosegretario rispondesse al riguardo.

Lo stesso avviene in Lombardia, per quanto concerne i 192 milioni stanziati per il completamento delle linee metropolitane. Vi sono state grandi promesse e rivendicazioni, ma agli amministratori milanesi e lombardi sia il ministro Lunardi sia il Presidente del Consiglio, in realtà, non offrono risposte per risolvere i problemi milanesi: è questa la realtà (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Zorzato. Ne ha facoltà.

MARINO ZORZATO. Signor Presidente, credo che spendere qualche parola per fare un po' di chiarezza non faccia male! In questa sede si citano la regione Veneto, il presidente Galan ed il passante di Mestre, opera considerata di interesse nazionale, ma vorrei osservare che fino all'approvazione della cosiddetta legge obiettivo, con i ricorsi proposti dai comuni amministrati dal centrosinistra, l'opera è stata «imbalsamata», contrastando le procedure adottate dalla regione Veneto, governata dal centrodestra. Il ricorso dei comuni che hanno bloccato tale opera è stata una scelta politica, fino a che Lunardi e noi della maggioranza abbiamo varato la cosiddetta legge obiettivo (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania*)! Questo è il primo punto!

In secondo luogo, per quanto riguarda la concessione, mi sembra che il sindaco di Venezia, l'europarlamentare Costa, abbia sostenuto il ricorso dell'Unione europea contro il Veneto affinché tale opera fosse fermata. Se l'opera fosse stata ritenuta importante, il sindaco di Venezia poteva quanto meno sostenerla, anziché bloccarla (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

In terzo luogo, i comuni amministrati dal centrosinistra hanno proposto ricorso contro quella che voi, giusto un attimo fa, avete definito una buona scelta, vale a dire la nomina del commissario.

Voi avete fatto ricorso contro la nomina del commissario!

Se oggi viene espletata la gara e viene affidato il lavoro è perché noi, il Governo Berlusconi, noi, il ministro Lunardi, abbiamo approvato la legge-obiettivo, noi, la regione Veneto, con il presidente Galan, abbiamo avviato la procedura, noi abbiamo nominato il commissario, noi daremo inizio veramente all'opera, contro la vostra cattiva volontà!

Centrosinistra, siete contro il territorio e fate solo demagogia (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, della Lega Nord Federazione Padana e di deputati di Alleanza nazionale - Congratulazioni!*)!

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, annuncio all'Assemblea che il Governo ritira l'emendamento 23.17.

Si tratta di disposizione a contenuto interpretativo, ma, poiché vi sono leggi piuttosto chiare in materia, per non ingenerare confusione nei parlamentari, i quali, magari, non dispongono di documentazione di immediata consultazione, il Governo ritira l'emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Torniamo all'emendamento Boato 21.32.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, avevo chiesto la parola!

PRESIDENTE. Gliela darò subito dopo, onorevole Gibelli.

Prego, onorevole Acquarone.

LORENZO ACQUARONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nessuno di noi mette in dubbio l'importanza della questione di Mestre e delle vicende contenziose in sede europea che hanno seguito

l'affidamento diretto. Tuttavia, vorrei richiamare l'attenzione dell'Assemblea su una questione che a me pare più rilevante in quanto di carattere nazionale.

Attraverso il decreto-legge al nostro esame si perviene, in realtà, ad una proroga all'infinito delle concessioni autostradali, attualmente ottenute, il più delle volte, non attraverso procedure di gara, ma mediante affidamento diretto. Qualche collega lo ha già rilevato, ma io vorrei puntualizzarlo da un punto di vista di stretto diritto amministrativo: stiamo facendo un regalo di estrema rilevanza agli azionisti della società Autostrade (e, molto spesso, si tratta di importanti famiglie italiane)! Tutti coloro che hanno un minimo di conoscenza di questo settore sanno che, quando si approssima la scadenza di una concessione, è abbastanza facile inventarsi un motivo per allungare la vita della concessione o, detto volgarmente, per allungare il brodo. Il mezzo più idoneo allo scopo è quello di inventarsi una miglioria: l'autostrada ne trae qualche giovamento, ma la durata della concessione viene prolungata e, con essa, anche l'applicazione dei prelievi tariffari, oltretutto aumentati.

Attraverso questo espediente, violiamo in maniera aperta i principi della concessione e della libertà di concorrenza, perché creiamo un settore monopolistico od oligopolistico nel sistema autostradale italiano. Andate a verificare chi sono gli attuali azionisti di maggioranza delle autostrade date in concessione: vi accorgete che, attraverso l'indicato sistema, un certo numero di soci, amici dell'attuale Governo e, in particolare, penso, vicini all'attuale ministro delle infrastrutture e dei trasporti, vedranno prorogate all'infinito le loro concessioni, con buona pace dei criteri di trasparenza e di libera concorrenza!

Perciò, è facile prevedere che, non solo per il passante di Mestre, ma più in generale, saranno aperte nei confronti dell'Italia nuove procedure di infrazione ed interverranno altre condanne da parte della Corte di giustizia delle Comunità

europee: per voler accelerare, per voler favorire qualcuno, finiremo per ritardare l'ammodernamento!

Sarebbe molto più semplice lasciare che le concessioni arrivino alle loro scadenze naturali e fare le nuove gare: nelle condizioni del capitolato, si specifichino chiaramente gli oneri a carico del concessionario, compresi, parzialmente, anche quelli relativi all'ammodernamento della rete autostradale (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Alleanza Popolare-UDEUR, Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Gibelli. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, vorrei invitare il collega Ruzzante a non predicare bene, razzolando male, perché, quando chiede al gruppo della Lega Nord Federazione Padana un voto di coerenza, dovrebbe porsi la seguente domanda: cosa ha fatto il centrosinistra nella passata legislatura (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)? Non è possibile prendere, in questa sede, lezioni di stile da un'opposizione che, nella passata legislatura, governava il paese con qualche voto di scarto grazie agli equilibrismi del presidente Violante! Non da altri! È così che avete governato questo paese!

Con riferimento al fatto che da una parte si chiede al presidente Galli di dare chiare indicazioni di voto al proprio gruppo e dall'altra si osanna, in tutte le televisioni e in tutti i luoghi, la massima libertà del parlamentare a votare secondo le proprie decisioni, non si può continuare, come fate voi, a cambiare pesi e misure (*Commenti del deputato Ruzzante*)!

Concludo, facendo riferimento a ciò che ha detto il collega Acquarone rispetto ai regali... (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gibelli.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. Signor Presidente, tra le tante promesse mancate del Presidente Berlusconi, quella sulle infrastrutture, in particolar modo sulla viabilità, è senz'altro la più clamorosa ed evidente.

Vorrei citare, a supporto di quest'affermazione, alcuni elementi. Le leggi finanziarie approvate in questa legislatura hanno stanziato minori risorse per le infrastrutture rispetto alla media stanziata dai Governi di centrosinistra.

Si è ipotizzato, peraltro, un ricorso al *project financing* così esorbitante che è persino superiore a quello utilizzato nel paese dove questo strumento è più consolidato, cioè la Gran Bretagna. Questo significa che le cifre indicate non sono assolutamente credibili.

In più, si è fatto strame della politica di concertazione istituzionale tra Governo, regioni ed enti locali. Vorrei citare il caso della Toscana con riferimento alla quale il Governo, a fronte di un tracciato condiviso e ambientalmente sostenibile relativo all'autostrada Livorno-Civitavecchia, continua a sparigliare le carte e a proporre tracciati né condivisi né ambientalmente sostenibili, peraltro palesemente più costosi!

La conclusione, come tutti possono constatare al di là della propaganda, è che gli unici cantieri aperti sono quelli relativi ad opere avviate dai Governi di centrosinistra. Gli unici nastri tagliati da Berlusconi e da Lunardi sono riferiti ad opere avviate dei Governi di centrosinistra.

Su questo, per favore, non dateci lezioni, perché non potete farlo (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, credo sia interessante il dibattito.

tito sul passante di Mestre. I cittadini sono attenti a verificare se questo provvedimento vada nell'interesse del paese, fornendo un aiuto significativo alla popolazione. Personalmente ritengo di no! È questo il punto su cui vi chiediamo di riflettere ulteriormente: è giusto prorogare all'infinito le concessioni delle società autostradali? È giusto pensare ad una fase nella quale i costi, i prezzi dei beni di consumo per i cittadini, per i pedaggi autostradali aumenteranno ancora, in maniera indefinita?

Vi è stata una fase in cui questi costi sarebbero dovuti diminuire in relazione ai grandi profitti delle società autostradali. Avete invece deciso che i prezzi per le merci, per i cittadini, aumentassero ulteriormente. Ora, introducete un criterio per cui questi oneri sui cittadini aumenteranno ancora di più. Pensiamoci un attimo! Fermiamoci un momento!

L'altro punto di questo provvedimento riguarda l'aumento... (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mazzarello.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Panattoni. Ne ha facoltà.

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, sento parlare di finanza creativa, di *project financing* (finanza di progetto), del modo in cui investire capitali per le grandi opere. Poi, quando analizziamo i provvedimenti concreti, scopriamo che si parla di aumento dei pedaggi sostenendo falsamente che ciò è destinato a finanziare le migliorie, perché il « delta-traffico », in qualche modo, finanzia i « delta-costi ».

Quindi, qui si sta facendo un'operazione di accumulo di profitti presso le società concessionarie, che è esattamente la stessa cosa dell'aumento delle imposte e di quello che è stato fatto sul TFR dei lavoratori dipendenti, ma esattamente il contrario di quello che il Presidente del Consiglio continua a dire in televisione ma a non fare in Parlamento, cioè della ri-

duzione delle imposte, che tanto sbandiera ai nostri cittadini in campagna elettorale.

Io credo che alla fine bisogna essere concreti di fronte a questa alternativa, perché c'è una riduzione degli investimenti e un aumento dei costi. Questa è la politica che viene proposta.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Frigato. Ne ha facoltà.

GABRIELE FRIGATO. Signor Presidente, intervengo soltanto per rispondere al collega della Lega Nord Federazione Padana. Vedi collega, il vostro gruppo qualche volta presenta degli emendamenti e delle proposte intelligenti. Ebbene, ieri qualche collega del nostro gruppo – ricordo l'intervento del collega Realacci – ha sottoscritto alcuni vostri emendamenti, ma in ben tre occasioni parte del gruppo della Lega Nord Federazione Padana ha votato contro i propri emendamenti. Allora, capisco che ci può essere il partito di Governo e il partito di lotta, però, se sullo stesso emendamento, in fase di votazione, ci sono posizioni diverse e contrapposte, credo che quello non sia né un partito di Governo né un partito di lotta, ma semplicemente un partito che imbroglia il proprio elettorato (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Adduce. Ne ha facoltà.

SALVATORE ADDUCE. Signor Presidente, i miei colleghi stanno sostenendo giustamente una posizione che tende non a rivendicare un primato rispetto ai problemi sollevati e alle attività e alle iniziative svolte nell'altra legislatura, ma ad inchiodare il Governo alla propria responsabilità, per la definizione – in un quadro di impegni e promesse (chiamiamole come vogliamo) – di programmi che possano risolvere dignitosamente il ritardo che l'Italia ha in materia di infrastrutture. Se confrontiamo il dato generale del ritardo

italiano con quello del ritardo che registra nel Mezzogiorno, scopriremo come, per le infrastrutture in generale e per le strade e per le ferrovie in particolare, al Sud vi sia una difficoltà maggiore (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.32, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|---------------------------|-------|
| (Presenti e Votanti | 427 |
| Maggioranza | 214 |
| Hanno votato sì | 192 |
| Hanno votato no .. | 235). |

Prendo atto che l'onorevole Zanella non è riuscita a votare e che avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.33.

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

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, prima pensavo di avere cinque minuti di tempo a disposizione e invece mi ha interrotto dopo un minuto.

PRESIDENTE. Onorevole Stradiotto, lei parlava a titolo personale, perché aveva già parlato un collega del suo gruppo.

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, ho sbagliato io, mi scusi.

Relativamente al passante di Mestre, e con riferimento alle accuse fatte sia dal collega Zorzato sia dal collega Campa, stavo spiegando che le grosse responsabilità sono soprattutto della Giunta regionale, che in tutti questi anni non si è preoccupata di ricercare il consenso nei territori interessati, che venivano danneg-

giati da questa opera devastante, ma ha solo ed esclusivamente cercato di verificare qual era la cordata di imprese che realizzava l'opera. Credo che tanti in Veneto sanno già quale sarà l'impresa che alla fine vincerà la gara. Mi sembra strano per una gara europea. Questa è la verità sulle scelte fatte in questi anni. Tant'è vero che, dopo la nomina del commissario da parte del ministro dei lavori pubblici, si è riusciti ad instaurare un rapporto con le amministrazioni locali; il collega Zorzato lo sa bene, tant'è vero che nella finanziaria è stato approvato un emendamento, che reca la mia e la sua firma, che ha portato a quegli enti locali 22 milioni di euro in più, proprio per cercare di alleviare i danni arrecati da questa opera, che ovviamente, è molto impattante sul territorio.

In seguito a questo emendamento i comuni hanno sospeso i ricorsi. Tutti questi anni non sono andati persi per colpa dei comuni, tant'è vero che i ricorsi presentati si sarebbero dovuti discutere il 15 dicembre 2003 e, prima di quella data, sono stati sospesi.

Tutto ciò sta a dimostrare che non si è perso un giorno per colpa dei comuni; i giorni si sono persi per l'incapacità, da parte della giunta regionale, di trovare un accordo con le autonomie locali.

Credo che, rispetto a questo tema, la Lega si sia comportata in modo non coerente. È andata nei territori a raccogliere firme, dicendo «no» al passante e «sì» al tunnel. Dopodiché, sia a livello regionale sia a livello nazionale, ha votato a favore del passante. Credo che gli amministratori della Lega debbano essere più coerenti rispetto ai propri elettori (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, vorrei tornare al punto nodale di questo decreto-legge. Noi stiamo prevenendo per legge (cosa che non è mai

avvenuta in passato, perché normalmente tali determinazioni venivano adottate con delibere del CIPE, come è stato ricordato dall'onorevole Vigni e da altri colleghi) la possibilità per le società autostradali di aumentare i pedaggi ed ottenere una proroga delle concessioni. Tutto ciò, al fine di poter remunerare la cosiddetta finanza di progetto.

Il caso del passante di Mestre, che ho sollevato facendo irritare qualche collega della Lega e di Forza Italia, è il tipico esempio di un'opera spacciata come finanza di progetto, ma che in realtà non può ritenersi tale. Invito il collega Campa a prendere in mano le carte. Caro Cesare, in questo mestiere bisogna leggere le carte, prima di parlare. Se prendi in mano la delibera del CIPE dell'8 febbraio 2004, laddove si indicano le modalità di finanziamento del passante di Mestre, ti accorgerai che essa prevede un finanziamento del 60 per cento a carico del bilancio dello Stato ed un finanziamento del 40 per cento con un mutuo attivato dall'ANAS.

Mi spieghi che razza di finanza di progetto è questa? Mi spieghi qual è la quota parte privata e dove sono il rischio e l'imprenditorialità? Mi spieghi perché noi, attraverso questo decreto-legge, dobbiamo sancire che gli automobilisti paghino tariffe più elevate? E per far cosa? Per realizzare un'opera che è interamente finanziata dal pubblico? Sto contestando solo questo aspetto e non discuto se si debba realizzare o meno il passante di Mestre. Questo non c'entra niente! Sto contestando tale punto, perché questa è l'essenza del provvedimento in esame, che vale per il passante di Mestre e per tutte le opere che si stanno realizzando o che si vorrebbero realizzare in Italia in questo momento.

Sempre per amore di verità, vorrei ricordare al collega Zorzato alcuni aspetti, che illustrerò per punti, come ha fatto lui. Innanzitutto, caro Zorzato, voi avete approvato la cosiddetta legge obiettivo, la legge n. 443 del 2001, per accelerare le procedure. Tuttavia, per realizzare il passante di Mestre non avete utilizzato tale legge, ma, in deroga alla stessa, avete

nominato un commissario. Pertanto, avete fatto il pasticcio di inserire il passante di Mestre fra le opere strategiche, affermando che la legge n. 443 del 2001 non sarebbe stata sufficiente e nominando anche un commissario. Allora, a cosa è servito approvare la legge n. 443? Potete istituire subito il commissario!

In secondo luogo, per due anni, intere pagine dei giornali hanno parlato dello scontro fra Giancarlo Galan ed il ministro Lunardi, perché l'uno voleva il passante, mentre, come è noto, Lunardi voleva e vuole il tunnel di famiglia. Ci volete spiegare, in due anni, a quale scontro avete assoggettato il nostro paese?

La terza ed ultima questione: il sindaco di Venezia, giustamente, ha posto all'Europa un problema che aveva sollevato Giancarlo Galan, il quale ha dato in concessione diretta alle società autostradali la costruzione e la realizzazione del passante di Mestre. Perché all'epoca non avete voluto indire la gara? Perché all'epoca non si è voluta indire una gara per individuare chi avrebbe realizzato quell'opera? Perché si è voluta attribuire una concessione diretta? Perché, a quel punto, si è innescata una procedura di infrazione comunitaria? Peraltro, poi — come si è dimostrato in questi giorni — paga tutto il pubblico, paga sempre Pantalone!

In cambio si aumentano, ancora una volta, le tariffe per gli automobilisti che transitano non solo sul passante, ma su qualsiasi opera autostradale che si realizzerà nei prossimi anni in Italia.

A questo ci sta portando una politica confusa ed, insisto, di piaceri fatta costantemente dal presidente della regione Veneto, Giancarlo Galan (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Frigato. Ne ha facoltà.

GABRIELE FRIGATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo brevemente per completare la riflessione svolta nel corso dell'intervento precedente.