

Non voglio esprimermi sul passante di Mestre, ma vorrei ricordare che vi si sono tanti e chiari atti amministrativi che testimoniano chi ha lavorato per una procedura corretta e veloce e chi invece, nella velocità e nella fretta ha messo probabilmente in mezzo qualcos'altro!

A noi sembrava che l'emendamento Fontanini ed altri 21.1 andasse davvero nella direzione di chiarire le procedure nel rispetto delle norme comunitarie sull'aggiudicazione degli appalti e sulla libera concorrenza. Questo emendamento presentato dai colleghi della Lega Nord Federazione Padana è stato bocciato anche grazie ai voti contrari della stessa Lega Nord Federazione Padana (*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 D'Agrò. Ne ha facoltà.

**LUIGI D'AGRÒ.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa lunga discussione sul passante di Mestre ci fa rilevare come si polemizzi su tutto ciò che dovrebbe invece essere realizzato. C'è infatti il rischio che, a forza di invocare reciproche responsabilità o, peggio ancora, vantare primogeniture, l'uno nei confronti dell'altro, opere importanti, come appunto il passante di Mestre, rimangano ferme o, peggio, bloccate.

Questo è un modo provinciale di trattare i grandi temi del paese. Il rischio grave è che questa generazione di politici venga mandata a casa per le polemiche continue a causa delle quali non riesce a rispondere ai grandi temi dell'infrastrutturazione di questo paese.

Abbiamo dato in questi minuti e in queste ore la dimostrazione che metodi provinciali non risolvono i casi nazionali. Anche il Veneto in questa occasione ha dimostrato di essere molto provinciale!

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

**EUGENIO DUCA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, sui giornali di oggi si parla di un'altra strada, ovvero l'infrastruttura riguardante il quadrilatero Marche-Umbria, sulla quale interverrò successivamente. È un'invenzione del ministro Lunardi e del viceministro Baldassarri ispirata, anch'essa, al *project financing* (il primo termine afferisce al privato, il secondo al pubblico); tuttavia, tornerò successivamente su questo punto.

Venendo all'emendamento al nostro esame, si chiede che a queste procedure si arrivi sentita la Conferenza Stato-regioni.

Cosa si propone di così scandaloso ed inaccettabile? Soltanto che, quando si determina un incremento della tassazione per i cittadini automobilisti e per le imprese italiane, venga sentita la Conferenza Stato-regioni.

Non si comprende per quale ragione il ministro Lunardi ed il ministro dell'economia Tremonti, prima di aumentare le tasse agli automobilisti e alle imprese, non possano sentire – non si chiede neanche l'intesa –, la Conferenza Stato-regioni.

Vorremmo comprendere dal rappresentante del Governo le ragioni che hanno motivato il parere contrario su questo emendamento, che mi sembra di notevole buonsenso!

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

**FILIPPO ASCIERTO.** Signor Presidente, anch'io vorrei intervenire brevemente in merito al passante di Mestre. Va bene la contrapposizione, va bene il dibattito, ma l'ipocrisia non può essere tollerata. Per anni gli esponenti della sinistra, in modo particolare i Verdi, si sono opposti a qualsiasi forma di risoluzione del problema della tangenziale di Mestre. Per anni hanno impedito di accelerare l'iter burocratico per risolvere tale problema sentito da tutto il Veneto. Finalmente, stiamo per arrivare alla soluzione ed io, insieme con altri, vorrei godere di tale opportunità.

Mi sarei anche aspettato un compiacimento per la terza corsia della tangenziale

di Mestre, che non ha risolto tutti i problemi, ma sicuramente ha snellito il traffico. Anche questo è un successo della regione Veneto (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e di Forza Italia*)!

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

**GRAZIANO MAZZARELLO.** Signor Presidente, ci permettiamo di insistere affinché vi sia un'ulteriore riflessione sull'emendamento in esame. Colleghi della maggioranza, il Governo, qualche settimana fa, ha permesso l'aumento dei pedaggi autostradali, che colpiscono i cittadini e le merci, anche se le società autostradali avevano altissimi profitti e tale aumento non era dovuto. Ora una norma prevede ulteriori aumenti dei pedaggi autostradali. Perché non si riflette?

Nello stesso provvedimento si permette un aumento dei pedaggi autostradali e si tolgono risorse per il trasporto pubblico locale. Vi sembra una posizione equa? Mentre si compie tale operazione, perché non si accetta un emendamento così chiaro e preciso? Avete parlato della regione Veneto, che è persino governata dal centrodestra. Perché, nel momento in cui si devono assumere tali provvedimenti così sbagliati e gravi, almeno non si sente l'opinione della Conferenza unificata Stato-regioni? Mi sembra una posizione di testardaggine.

Colleghi della maggioranza, perché, oltre ad emanare un provvedimento ingiusto, non pensate almeno di attenuare la gravità (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo e del deputato Biondi*)...

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Mazzarello.

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

**ETTORE ROSATO.** Signor Presidente, il collega Mattarella è opportunamente

intervenuto ieri, all'inizio del dibattito, dicendo che il cosiddetto decreto-legge mille proroghe, già confuso nella sua iniziale formulazione, lo sta diventando sempre più con le modifiche apportate dagli emendamenti del Governo.

Vorrei intervenire sulla questione della partecipazione della Conferenza Stato-regioni nei processi decisionali all'interno del paese. Credo sia un principio indiscutibile: dovrebbe essere presente in tutte le leggi, a prescindere dalla materia che trattano, quando interessano il territorio regionale e le infrastrutture più vicine ai nostri cittadini.

Una bocciatura dell'emendamento in esame mi confonderebbe maggiormente sul vero interesse della maggioranza, che in questa sede boccia norme che vanno in una direzione mentre al Senato, con proposte ricche di demagogia, parla di un federalismo che, a questo punto, non serve veramente a nessuno (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.33, 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> .....       | 430   |
| <i>Votanti</i> .....         | 427   |
| <i>Astenuti</i> .....        | 3     |
| <i>Maggioranza</i> .....     | 214   |
| <i>Hanno votato sì</i> ..... | 188   |
| <i>Hanno votato no</i> ..    | 239). |

Passiamo alla votazione dell'emendamento Realacci 21.22.

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

**ERMETE REALACCI.** Signor Presidente, vorrei riprendere un concetto già presente nel precedente emendamento.

Tuttavia, *errare humanum est, perseverare diabolicum*: possiamo recuperare il voto contrario espresso sull'emendamento precedente. L'emendamento in esame propone di aggiungere al comma 1, dopo le parole « con delibera del CIPE », le seguenti: « sentita la Conferenza unificata Stato-regioni ».

Si chiede di aggiungere questo riferimento perché non ha alcun senso, non solo dal punto di vista di un'impostazione seriamente federalista e del rispetto delle leggi vigenti, ma anche dal punto di vista dell'efficacia delle scelte per i cittadini, che decisioni importanti, come la programmazione delle priorità degli interventi infrastrutturali sul territorio, vengano prese in maniera avulsa dalla pianificazione territoriale e dalle scelte dei vari territori. Purtroppo, invece, è esattamente quello che sta accadendo, peraltro in tanti campi dell'attività proposta da questo Governo, che riguardano sia il settore delle infrastrutture sia altri settori. Vorrei, ad esempio, ricordare che tante regioni italiane, anche quelle governate dal centrodestra, hanno avviato delle proteste formali contro il cosiddetto decreto « sblocca centrali », posto che si sovrappone una decisione nazionale alle pianificazioni territoriali, determinando un'ingovernabilità del territorio.

Inoltre, per quanto riguarda gli investimenti infrastrutturali e dei trasporti, come ricordava prima il collega Susini, vi sono dei casi veramente clamorosi. Penso, ad esempio, a quanto sta accadendo con riferimento alla cosiddetta Livorno-Civitavecchia. In questo caso, siamo di fronte al tentativo, da parte del ministro Lunardi, di imporre la propria volontà ad un percorso decisionale, che era stato condiviso, dal passato Governo, con le regioni Toscana e Lazio e che ancora oggi vede d'accordo le due regioni su un'ipotesi strutturale di tracciato, che al tempo stesso risolve le questioni legate alla strozzatura esistente sull'attuale Aurelia: quest'ultima, peraltro, è dovuta al fatto che mentre una parte della strada è stata adeguata, vi è un'altra parte (quella a sud di Grosseto) che è ancora assolutamente inadeguata e che

provoca non solo disagi, ma un aggravio dal punto di vista della incidentalità. Ebbene, la soluzione a questo problema — che secondo l'accordo previsto fra la regione Toscana e la regione Lazio poteva avvenire con un minore intervento di denaro pubblico e con minore impatto ambientale, soprattutto evitando di distruggere ricchezze e bellezza esistenti (tutti voi potete bene immaginare quale sia il significato di un'autostrada che sventra la Maremma, uno dei luoghi più belli del nostro paese ed anche uno dei luoghi che sta avendo uno sviluppo più equilibrato e più interessante per quanto riguarda il futuro) —, o meglio la non soluzione del problema è figlia del fatto che il ministro Lunardi vuole imporre una sua idea di tracciato, legata anche ad una sua idea di spese, di appalti e di legami con le società che sono chiamate a svolgere questo tracciato, sovrapponendosi alla decisione della regione Toscana e della regione Lazio.

Con questo emendamento e con altri che abbiamo presentato, noi intendiamo invece riportare la scelta delle priorità all'interno di un progetto condiviso, che sia utile al territorio e che non violenti non solo la forma e la lettera della democrazia, ma anche il futuro di questi territori.

Aggiungo, ma avremo modo di tornarci, che, come diceva il collega Mazzarello, è davvero incredibile che nello stesso provvedimento si adottino scelte che fanno favori alle società autostradali e che ipotizzano pianificazioni del tutto indipendenti dalla volontà delle regioni e si tolgano risorse ingenti ai comuni per il trasporto pubblico, che è un'esigenza avvertita da tutti i cittadini (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

**FABRIZIO VIGNI.** Ci si può anche arrampicare sugli specchi per cercare di nascondere il fallimento dell'esecutivo per quanto riguarda le opere pubbliche e le

infrastrutture, ma la verità, dopo tre anni di Governo, è riassumibile in tre semplici dati. Il primo dato è che il Governo di centrodestra ha ridotto gli investimenti per infrastrutture rispetto al Governo precedente.

Il secondo dato è che, dopo tre anni, con la tanto sbandierata legge obiettivo, non è stato aperto un solo cantiere, e se il Presidente del Consiglio volesse, nella prossima campagna elettorale — come ha preannunciato —, andare in giro per l'Italia, da un cantiere all'altro, potrà farlo solo andando a visitare cantieri che sono stati aperti con i finanziamenti stanziati dal precedente Governo.

Il terzo dato inequivocabile, considerato il ritmo attuale dei finanziamenti avviato dall'attuale Governo con la legge obiettivo, è che il piano annunciato per le grandi opere sarebbe completato nel 2079. Forse, alla fine della legislatura, nel nostro paese sarà stata posta la prima pietra di qualche grande opera di forte impatto comunicativo per cercare di nascondere agli italiani il fallimento del Governo (come, ad esempio, il ponte sullo stretto, sicuramente non opera prioritaria per il Mezzogiorno)!

Corriamo seriamente il rischio di trovarci di fronte ad un sistema dei trasporti ancora più inadeguato e squilibrato, ad un sistema infrastrutturale ancora più arretrato rispetto a quello europeo, nonché ad un territorio ancora più fragile ed indifeso. La causa del fallimento della politica per le infrastrutture del Governo non si rinviene solo nella mancanza di risorse finanziarie, ma anche nell'abbandono di ogni politica di programmazione (si è, in primo luogo, messo nel cassetto il piano generale dei trasporti, con i suoi obiettivi di riequilibrio modale e di sostenibilità ambientale).

Inoltre, se si vuole realizzare presto e bene un sistema infrastrutturale utile per il paese, si dovrebbe prestare grande attenzione alla qualità dei progetti ed al consenso dei territori interessati, due temi che, invece, sono stati presi « a calci » dall'attuale Governo. Ad esempio, tra la Danimarca e la Svezia è stato recente-

mente realizzato un ponte (si tratta di un'opera sicuramente non semplice, ma di grande impegno): l'opera è stata completata, senza aumento dei costi in corso d'opera ed impatto ambientale negativo, perché il progetto era di qualità ed il processo decisionale è stato partecipato e condiviso. Nel nostro paese, invece, chi governa ha pensato che, scavalcando a piè pari ogni confronto con le regioni e gli enti locali, si potesse realizzare un'opera in tempi brevi e di migliore qualità, senza tante lungaggini, ma abbiamo visto com'è andata a finire: anziché una scorciatoia, questa brillante idea si è rivelata una fonte di infiniti conflitti istituzionali, rallentando ancor più i tempi delle decisioni. Per fortuna, ci ha pensato la Corte costituzionale che, di recente, ha ribadito la necessità di avviare intese istituzionali.

Lo stesso discorso vale per la qualità dei progetti: per fare prima, alimentando infinite aspettative, si sono infilati nel « tritatutto » del CIPE progetti realizzati in tutta fretta, senza studi, né approfondimenti adeguati e senza prestare attenzione alla qualità delle opere. Si è derubricata la valutazione di impatto ambientale, che è diventata una fastidiosa incombenza da aggirare quanto più possibile.

Vorrei fosse chiaro che noi non siamo i difensori della lentezza. Al contrario, pensiamo che bisogna decidere, facendo in modo che i tempi di progettazione dei lavori siano rapidi e certi. Come si fa a non capire che la rapidità dei tempi di progettazione, una buona realizzazione del lavoro preliminare e del progetto, nonché la ricerca del consenso sono tappe indispensabili per realizzare in tempi brevi e con migliore qualità un'opera pubblica, per evitare brutte sorprese, ritardi ed intoppi, una volta ottenuta l'assegnazione dei lavori? Cercare il consenso e le intese istituzionali, a cominciare da quelle con le regioni, come suggeriamo con l'emendamento in esame, è faticoso, ma questa è la democrazia e questo è il senso della nostra proposta emendativa.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo per-

sonale, l'onorevole Panattoni. Ne ha facoltà.

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, con riferimento all'emendamento in esame si sta decidendo la pianificazione dello Stato relativamente ai territori contro il parere delle regioni. Che fine ha fatto la *devolution*, il federalismo? Dobbiamo aspettare il Senato delle regioni? La verifica in atto e le minacce di Bossi di abbandonare il Governo, se non si realizza il decentramento, che esito hanno avuto? Con quale coerenza votate «no» sull'emendamento in esame? Con quale buon senso vi state cimentando rispetto a tale problema?

Noi saremo tutti comunisti, ma voi siete privi di qualunque tipo di coerenza politica.

Vorrei sfidarvi a dirci in quest'aula perché esprimete un voto contrario alla consultazione della Conferenza Stato-regioni. Qual è il lato razionale di questa vostra posizione? O sono solo parole in libertà che servono per trovare due sedie di più in qualche consiglio di amministrazione? O sono solo posizioni di comodo (*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 Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Presidente, sinceramente non capisco la chiusura dei colleghi della maggioranza. Noi proponiamo una riflessione su una parte importante di questo provvedimento, su un emendamento molto chiaro che può migliorare il testo in esame.

La riflessione è la seguente: guardate che, se non provvedete a modificare questo decreto-legge, rischiate che venga al pettine il fallimento della vostra politica! Infatti, in sostanza, affermate: visto che abbiamo diminuito gli investimenti per opere pubbliche — a differenza di quanto avevamo promesso —, ora scarichiamo sui

cittadini, attraverso l'aumento dei pedaggi autostradali, i costi delle opere, ammesso che le stesse si realizzino. Riflettete su tale punto, in quanto questa è l'immagine che emerge in maniera netta e precisa.

Inoltre, vi stiamo dando un consiglio, come già era avvenuto in occasione della legge obiettivo: non potete scartare l'idea dell'intesa con le regioni!

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

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, ritorno su un punto che ho già toccato in precedenza, quando il collega Parolo era intervenuto su un emendamento relativo all'Agensud.

Onorevole Parolo, ieri, intervenendo in aula, lei ha chiesto coerenza rispetto all'articolo 18, riguardante la proroga dei contenziosi dell'ex Agensud, che provocherà disastri per quanto concerne la finanza pubblica. Noi, condividendo il punto di vista del gruppo di Rifondazione comunista, abbiamo espresso un voto favorevole sull'emendamento sopra richiamato e lei, onorevole Parolo, ci ha invitato ad essere in buona fede e a chiedere la soppressione dell'articolo 18. Ebbene, quell'emendamento non è stato approvato per sei voti e la causa della sconfitta del centrosinistra e della Lega su quella proposta emendativa sono stati proprio i deputati della Lega Nord che non hanno espresso un voto favorevole sulla stessa. Questa è la coerenza!

Cari deputati della Lega, dovrete spiegare nelle regioni del nord perché, in quest'aula, fate finta di condurre le battaglie e poi vi astenete o esprimete un voto diverso da quello del vostro gruppo sui vostri stessi emendamenti (*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 Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. La politica sulle infrastrutture condotta dal centrodestra è stata impostata e incentrata su una grande illusione, anzi su una vera e propria mistificazione.

L'illusione è che mettere in campo un meccanismo centralistico — quello che ispira, appunto, la legge obiettivo —, con un presunto impianto decisionista, sia la panacea per risolvere i problemi delle infrastrutture del nostro paese.

La realtà ha dimostrato l'assoluta infondatezza di questa scelta, per due ragioni fondamentali: in primo luogo, perché questo meccanismo centralista ha determinato l'apertura di un conflitto insanabile con le regioni e le autonomie locali (il caso della Toscana è clamoroso; infatti, se non ci fosse stata l'impuntatura del ministro Lunardi, la Livorno-Civitavecchia sarebbe già cantierabile); in secondo luogo, perché l'elenco delle opere prioritarie che il Governo doveva individuare si è tradotto in una interminabile lista della spesa dove, accanto alle grandi infrastrutture...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Susini.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, avevo parlato in precedenza della società Quadrilatero, costituita per il 51 per cento dall'ANAS e per il restante 49 per cento da Sviluppo Italia, alla quale dovrebbero essere affidati lavori per un importo di circa 1,8 miliardi di euro.

Questa società e questo progetto sono stati presentati a Roma, più di un anno fa, dal ministro delle infrastrutture, dei trasporti e dei « propri tunnel », insieme al viceministro Baldassarri.

Alla conferenza stampa di presentazione del progetto ha partecipato anche il senatore Francesco Cossiga, ex Presidente della Repubblica italiana, il quale, rivolgendosi ai due esponenti del Governo, ha chiesto loro: « Vi siete procurati dei buoni penalisti? » A fronte della domanda si è

contrapposto l'evidente sconcerto di Lunardi e di Baldassarri.

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

GABRIELE FRIGATO. Signor Presidente, desidero chiedere che sia apposta anche la mia firma all'emendamento Realacci 21.22, che ritengo di assoluto buon senso e di grande serenità per i rapporti che, a mio avviso, devono esistere tra i diversi livelli di rappresentanza del territorio e del potere centrale. Registro con stupore e trovo strano il fatto che i parlamentari del gruppo della Lega Nord Federazione Padana, mentre al Senato conducono una battaglia forte e determinante, dichiarando l'uscita dal Governo qualora l'Assemblea del Senato non approvasse la *devolution*, alla Camera fanno sì che siano sostanzialmente abbandonate e scavalcate quelle, se pur timide ma ad oggi uniche e significative, occasioni di confronto e di concertazione tra il Governo, le regioni e gli enti locali. Trovo che l'emendamento in esame introduca, ripeto, un elemento di grande saggezza.

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

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, desidero chiedere che sia apposta anche la mia firma all'emendamento Realacci 21.22 perché ritengo che aggiungere il periodo « sentita la Conferenza unificata Stato-regioni » sia solo una questione di buon senso e possa condurre a risolvere alcune questioni e a velocizzare la realizzazione delle opere.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Realacci 21.22, 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 .....       | 412   |
| Votanti .....         | 411   |
| Astenuti .....        | 1     |
| Maggioranza .....     | 206   |
| Hanno votato sì ..... | 187   |
| Hanno votato no ..    | 224). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradella 21.6, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| (Presenti .....       | 409   |
| Votanti .....         | 402   |
| Astenuti .....        | 7     |
| Maggioranza .....     | 202   |
| Hanno votato sì ..... | 228   |
| Hanno votato no ..    | 174). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.38, 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 .....       | 416   |
| Votanti .....         | 415   |
| Astenuti .....        | 1     |
| Maggioranza .....     | 208   |
| Hanno votato sì ..... | 179   |
| Hanno votato no ..    | 236). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Stradella 21.5, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| (Presenti .....       | 419   |
| Votanti .....         | 418   |
| Astenuti .....        | 1     |
| Maggioranza .....     | 210   |
| Hanno votato sì ..... | 235   |
| Hanno votato no ..    | 183). |

Ricordo che i successivi emendamenti sono preclusi.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.40.

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

GIULIANA REDUZZI. Signor Presidente, desidero innanzitutto chiedere che sia apposta anche la mia firma sull'emendamento Boato 21.40. Una proposta emendativa che condivido pienamente perché finalizzata all'importante obiettivo di concorrere a modificare l'articolo 21 del decreto-legge n. 355 del 24 dicembre 2003. Tale articolo è fortemente criticato per più di una ragione. Innanzitutto perché l'articolo 21 è stato completamente riscritto da un emendamento presentato dal Governo in Commissione, senza dare spazio a confronti e a discussioni fra i deputati dei diversi gruppi parlamentari. L'articolo 21, inoltre, assegna al Parlamento la responsabilità di apportare modifiche al sistema tariffario per le autostrade in concessione; materia questa di spettanza del Governo, che poteva e doveva deliberare sul tema senza ricorrere allo strumento legislativo, evitando così di avviare una procedura dai tempi più lunghi e, soprattutto, evitando di investire di responsabilità il Parlamento.

Tale scelta è incomprensibile e ingiustificata, e ci chiediamo il motivo di un atto che è in controtendenza e contraddice il comportamento abituale del Governo, che è solito snaturare e svilire il ruolo del parlamentare, sino a renderlo inutile e a svuotarlo di ogni contenuto di confronto e di dibattito. È noto a tutti che all'esame del Parlamento giungono testi blindati e

provvedimenti d'urgenza, che concedono all'Assemblea quasi esclusivamente la facoltà di approvare o di respingere il provvedimento stesso.

Mi chiedo dunque: perché questa mossa in controtendenza? Forse perché si tratta di una scelta che presenta caratteri di impopolarità e che contrasta con le promesse di riduzione di tariffe, tasse ed imposte. È questa, a mio avviso, una delle probabili risposte.

Ciò premesso, passo ad alcune considerazioni sul merito dell'emendamento in esame. È senz'altro condivisibile la scelta di individuare un rapporto più vincolante e stretto tra incrementi tariffari e realizzazione delle opere previste negli atti aggiuntivi stipulati tra l'ANAS e la società Autostrade per l'Italia Spa. È tuttavia necessario prevedere regole e modalità tali da tutelare in modo più efficace l'interesse pubblico e gli utenti. A tal fine, si propone di ancorare gli aumenti delle tariffe autostradali a interventi certi e qualificati, a investimenti diretti alla manutenzione ordinaria e straordinaria, all'adeguamento e messa in sicurezza della rete esistente.

Con l'emendamento Boato 21.40, si attribuisce specificatamente all'ANAS il compito di vigilare sul corretto adempimento degli obblighi assunti dal concessionario nella convenzione di concessione e si precisa che il mancato rispetto degli standard qualitativi o della realizzazione degli investimenti e dell'attuazione del programma di manutenzione limita la possibilità di applicare gli adeguamenti tariffari previsti. Si prevede altresì che, in presenza di gravi carenze addebitabili al concessionario, venga dichiarata la decadenza dalla concessione stessa. Si tratta dunque di un emendamento importante, di cui raccomandiamo l'approvazione da parte dell'Assemblea (*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 Vianello. Ne ha facoltà.

**MICHELE VIANELLO.** Signor Presidente, con l'articolo in esame si interviene

per legge su una materia che di norma è regolata con delibere del CIPE, ovvero con atti amministrativi.

Con l'emendamento Boato 21.40 proponiamo che l'ANAS vigili sulla corretta applicazione di quanto previsto dalla legge. Si tratta di una proposta assolutamente ovvia: non si possono dotare le concessionarie autostradali di un formidabile strumento quale la facoltà di aumentare le tariffe e non si possono prolungare le concessioni senza che vi sia un'autorità pubblica la quale assicuri che le concessioni e il patto tra lo Stato e le concessionarie vengano rispettati e che gli automobilisti siano trattati equamente. Dovrebbe essere una previsione assolutamente ovvia e incontrovertibile; ci troviamo invece costretti a presentare un emendamento.

Perché la maggioranza si rifiuta di accogliere una proposta ovvia? Perché la maggioranza si rifiuta di prevedere che l'ANAS controlli la corretta applicazione della legge per quanto concerne le società concessionarie? Ciò, a nostro avviso, è incredibile: non esiste alcun paese occidentale in cui le concessionarie autostradali, soprattutto se con una forte presenza di capitale privato, non vengano sorvegliate e controllate da un'autorità pubblica.

In questo caso — non ricordo quale collega lo abbia affermato in precedenza — noi non chiediamo che i garanti siano i consumatori (anche se sarebbe giusto) o gli enti locali: chiediamo che lo sia l'ANAS. Come diceva la collega Reduzzi, noi abbiamo bisogno di una autorità pubblica che sorvegli l'andamento e le modalità di applicazione di questa legge.

Vorrei richiamare brevemente — anche a seguito della pubblicazione di un articolo incredibile apparso oggi sul *Sole 24ore* — uno dei criteri che l'ANAS dovrebbe applicare, secondo l'emendamento da noi presentato. Noi chiediamo, cioè, che l'ANAS verifichi gli standard qualitativi seguiti nella realizzazione delle autostrade e dei tratti stradali che dovrebbero essere costruiti con il denaro degli automobilisti. Gli standard qualitativi sono assoluta-

mente importanti. Sono d'accordo sul fatto che c'è un grande bisogno, in molte parti d'Italia, di costruire strade. Tuttavia, esse hanno un forte impatto ambientale e, spesso, un forte impatto con i paesi e con le città. D'altronde, intervenire in Italia per la costruzione di strade significa intervenire in un territorio fortemente antropizzato.

Nel nostro paese non ci sono grandi spazi: esso presenta montagne e città che sono state edificate; spesso, le strade passano a ridosso di abitati. Gli standard qualitativi, dunque, sono assolutamente importanti. Non basta assegnare i fondi ai concessionari e dire loro di costruire le strade: si tratta di dettare anche alcuni standard qualitativi. Non è un caso che, quando si costruisce un'autostrada, le diverse fasi di progettazione debbano essere accompagnate da una valutazione di impatto ambientale, perché è chiaro che soprattutto opere della dimensione di una autostrada interagiscono con territori antropizzati, quindi fortemente abitati. Questo è il motivo per cui, quando si vuole costruire una strada, c'è sempre qualche comitato che si costituisce, ci sono enti locali che protestano, varianti urbanistiche cui mettere mano.

In altri termini, costruire una strada è un'impresa spesso difficile. Lo ripeto: non stiamo costruendo strade nelle grandi pianure degli Stati Uniti, dove non c'è niente per chilometri, ma le stiamo costruendo in un territorio estremamente antropizzato come quello italiano. Quindi, gli standard qualitativi sono estremamente importanti. Affermo tutto questo perché, anche da parte del Ministero dell'ambiente, noto segnali estremamente contraddittori.

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

**LAURA CIMA.** L'emendamento in esame, presentato dai Verdi e sottoscritto anche dai colleghi Realacci e Iannuzzi, propone di aggiungere un ulteriore comma dopo il comma 2 dell'articolo 21. Esso ha grande valenza amministrativa e politica

ed è conseguente ad una diffida contro l'ulteriore aumento dei pedaggi autostradali, che i nostri senatori inoltrarono al CIPE prima che si pronunciasse con una nuova delibera. In questa diffida, si dimostrava come la società autostrade avesse eseguito soltanto il 15 per cento delle opere previste nel piano finanziario sottoscritto nel 1997, che ammontavano a circa 4500 milioni di euro, e come avesse invece effettuato immobilizzazioni finanziarie non previste nello stesso piano, con acquisizioni di partecipazioni in società, distribuito dividendi in misura superiore alle previsioni del piano finanziario e generato utili extra, nell'ordine di 800 milioni di euro.

A parere del NARS, il gruppo di consulenti istituito presso il CIPE, queste acquisizioni, utili ed extraprofitti erano stati ricavati da investimenti minori rispetto a quelli preventivati dalla convenzione e da incrementi di traffico superiori alle stime. Gli incrementi, quindi, non erano dovuti a una gestione più razionale ma al mancato rispetto dei termini convenzionali sugli investimenti. La stessa denuncia era stata formulata dal Codacons e dalle associazioni dell'intesa.

Poiché questo provvedimento prevede l'aumento, il tentativo è almeno quello di dare una limitazione del danno nel senso che si vincola al controllo dell'ANAS il corretto adempimento degli obblighi che il concessionario si è assunto nella convenzione di concessione, cosa non avvenuta in passato, come abbiamo visto. Quindi, tenuta presente questa volontà perversa del Governo di non controllare cosa fanno le società autostradali e nello stesso tempo di riconoscere aumenti dei pedaggi, si cerca almeno di pretendere che il mancato rispetto degli standard qualitativi o della realizzazione degli investimenti o della manutenzione non comporti più l'aumento di tariffe, anche se previste; inoltre, nel caso in cui le carenze siano veramente gravi e addebitabili al concessionario, si prevede addirittura la decadenza della concessione stessa.

Allora, sarebbe il Governo ad avere tutto l'interesse ad appoggiare un emen-

damento di tal genere, posto che avrebbe dovuto prevedere questo tipo di criteri nel testo della legge. Responsabilmente rispetto agli utenti, con questo emendamento vogliamo mettere in chiaro che l'articolo 21 così com'è a noi non va assolutamente bene e che questo emendamento almeno riduce il danno, riportando un po' di serietà nella gestione delle autostrade, rispetto a come ora viene portata avanti. Mi auguro che i colleghi, anche quelli della maggioranza, vogliano capire che rispetto ai cittadini e alle cittadine italiane sia interesse di tutti garantire la trasparenza e la serietà dell'operatività, nonché la presenza di un controllore, in questo caso l'ANAS, che vigila sul corretto adempimento degli obblighi; ciò al di là della parte a cui si appartiene e al di là delle polemiche che ho sentito continuamente in quest'aula tra le incapacità del Governo di sinistra e le incapacità del Governo di destra. Decidiamo tutti insieme, destra e sinistra, che questo è un criterio di buon senso, che va nella direzione degli utenti e nell'interesse dei cittadini e che, quindi, come tale, va sostenuto.

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

**MAURIZIO ENZO LUPI.** Signor Presidente, non volevo intervenire, ma ruberò solo un minuto ai colleghi. Poiché ritengo totalmente legittimo che l'opposizione faccia una sorta di ostruzionismo velato per risolvere contraddizioni interne a se stessa, quando si usa l'ostruzionismo velato per dire bugie o per non raccontare una realtà ormai sotto gli occhi di tutti, mi sembra doveroso da parte nostra e da parte mia intervenire. In particolare, tutti gli interventi che ci sono stati su questi emendamenti avevano un minimo comun denominatore, cioè il fallimento del Governo, della legge obiettivo, dell'azione del Governo nel settore dei lavori pubblici. Poiché questa è una realtà che solo l'opposizione conosce, mentre gli operatori, i cittadini che percorrono l'autostrada Mi-

lano-Torino, la Bologna-Milano e quant'altro vedono sotto gli occhi che i cantieri si stanno aprendo, volevo ricordare ai colleghi solo tre dati e poi rivolgere un consiglio al collega Vigni.

I tre dati si riferiscano alla legge-obiettivo che è centralistica e non ha funzionato. Bisognerebbe chiedere alle regioni di centrodestra e di centrosinistra perché hanno fatto a gara per raggiungere accordi con lo Stato centrale al fine di sottoscrivere, come prevede la legge-obiettivo, intese di programma sulle opere da realizzare; inoltre, hanno fatto a gara per inserire negli accordi e nelle intese sottoscritte opere non solo strategiche ma anche di piccola entità presenti sul territorio, proprio perché la legge-obiettivo, che ci viene copiata in tutta Europa, è una normativa che snellisce le procedure per la realizzazione delle opere. Il secondo dato è che, proprio per monitorare i risultati della legge-obiettivo, questo Governo — e non il precedente — ha voluto un osservatorio oggettivo che ogni sei mesi riportasse lo stato di avanzamento della legge-obiettivo e delle opere da realizzare. Il CNEL ogni sei mesi pubblica questa relazione, che bisognerebbe leggere. Infatti, nella relazione degli ultimi sei mesi si dice che nel settore delle opere pubbliche gli investimenti effettivamente realizzati sono aumentati del 43,8 per cento, nel settore delle ferrovie del 54,8 per cento e nel settore della viabilità del 21,8 per cento.

Veniamo ad un altro dato. I bandi di gara pubblicati dall'ANAS (2003 su 2001) sono aumentati del 736 per cento. Le gare effettivamente aggiudicate (2003 su 2001) sono aumentate del 223 per cento. I lavori consegnati, cioè quelli effettivamente conclusi, sono aumentati del 38 per cento. Finiamola con questa favola che il centrosinistra avrebbe investito più risorse sul settore dei lavori pubblici e il centrodestra ne avrebbe investite meno! Caro Vigni, tutti quelli che hanno esperienza di pubblica amministrazione sanno che nel libro dei sogni si possono scrivere cifre enormi da destinare ai lavori pubblici per poi non realizzarli mai!

C'è un dato oggettivo che ci viene fornito dalla Ragioneria dello Stato: il coefficiente di efficienza di realizzazione della spesa pubblica. Sino al 2001, dato quel numeretto magico che voi scrivevate sui bilanci, questo coefficiente era del 31 per cento e ciò vuol dire che, a fronte di 100 lire stanziata ed iscritta nel bilancio, solo 31 venivano spese, mentre 69 erano accantonate. Si tratta di risorse della gente, dei cittadini! Guarda caso, questo coefficiente, non a detta del Presidente Berlusconi, non a detta dell'onorevole Lupi, non a detta del centrodestra, ma a detta della contabilità dello Stato, è improvvisamente cambiato. Saranno pure stati scritti dei numerini diversi nel libro dei sogni, ma finalmente i soldi stanziati si spendono! L'ultimo dato dice che il coefficiente di realizzazione della spesa pubblica è passato dal 31 al 69 per cento. Ciò vuol dire che date 100 lire, 69 finalmente si spendono (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

Un ultimo consiglio. Dite che noi ci inventiamo le favole, che andiamo dicendo che i lavori pubblici sono ripartiti, che la legge obiettivo sta funzionando e che i cantieri, grazie a Dio, si inaugurano; ma tutti i settori lo dicono, gli imprenditori, gli amministratori locali! Vigni, ti do un consiglio: chiedi ad un'impresa che io stimo — quale la CMC — se finalmente abbia utilizzato lo snellimento e le certezze della legge obiettivo per realizzare non un'opera sulla carta, ma un'opera il cui mancato completamento era uno scandalo per il paese! Mi riferisco all'autostrada Salerno-Reggio Calabria di cui, grazie al *general contractor* e alle innovazioni introdotte con la legge obiettivo, giustamente, proprio per la sua professionalità, tale ditta si è aggiudicata l'appalto e sta lavorando sulla Salerno-Reggio Calabria...

PRESIDENTE. Onorevole Lupi, la prego di concludere.

MAURIZIO ENZO LUPI. Concludo, Presidente. Noi dovremmo imparare ad avere un rapporto...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Lupi.

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

GIANANTONIO ARNOLDI. Non ha esaurito i tempi!

PRESIDENTE. Non potete pretendere dagli altri che non abbiano lo stesso rispetto per tutti. Prego, onorevole Duca.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, come dicevo, vorrei sapere per quale ragione, di fronte alla domanda di Lunardi e Baldassarri, il senatore Cossiga ha risposto prontamente: perché una truffa così colossale non l'ho mai vista nella mia vita. Altro che grandi opere, collega Lupi: grandi truffe! Truffa ai comuni, ai quali verrebbe sottratta persino una quota dell'ICI; truffa alle categorie produttive, agli artigiani e ai commercianti, ai quali si chiede persino una tassa sull'iscrizione alla Camera di commercio; truffa, in questo caso, agli automobilisti e alle imprese italiane, a cui si fa pagare una tassa aggiuntiva per finanziare opere che, invece, sono finanziate dallo Stato (ma i fondi per gli investimenti non vengono utilizzati dalle società, che magari preferiscono con quei soldi lanciare un'opa!). Altro che tasse per fare opere (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)...

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, so di avere solo un minuto a mia disposizione, ma volevo soltanto dire al collega Lupi che sicuramente avremo modo di monitorare l'efficacia della legge obiettivo. Su una cosa non ho dubbi: noi assisteremo, da qui alle prossime elezioni — mi sembra che il Presidente del Consiglio voglia anche spostare le elezioni regionali in modo da avere due anni per inaugurare cantieri e posare prime pietre —, a 276 pose di prime pietre, tante quante

sono le 276 opere pubbliche strategiche per il paese, ma a nessun completamento di queste 276 opere.

È questo il dubbio che da tempo stiamo avanzando: infatti, occorre selezionare le opere effettivamente prioritarie e realizzarle, e non fare solamente propaganda. Sotto questo punto di vista, pertanto, chiediamo una verifica.

Vorrei anche spiegare a chi ci sta ascoltando e all'Assemblea, con grande trasparenza, che non stiamo conducendo l'intensa discussione in atto solo per precisare i termini del provvedimento al nostro esame, perché vogliamo che in esso, che concede favori a numerosi soggetti, si trovino i soldi per fare un favore anche ai cittadini...

PRESIDENTE. Onorevole Realacci, si avvii a concludere.

ERMETE REALACCI. ...potenziando il trasporto pubblico (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, vorrei iniziare a dare una parziale risposta a quanto affermato dal collega Lupi. In primo luogo, osservo che il coefficiente da lui citato è aumentato molto perché sono stati spesi i nostri soldi, e non quelli del centrodestra! Infatti, sono state spese le risorse finanziarie stanziolate dal centrosinistra, e questo forse sarebbe bene ricordarselo, perché altrimenti c'è qualcosa che non torna in questo ragionamento!

In secondo luogo, vorrei rilevare che il coefficiente diventa massimo a due condizioni. La prima è che non si stanzino più risorse (ed, ovviamente, la realizzazione rischia di diventare il 100 per cento); la seconda è ancora più sottile: basta cancellare i residui passivi, come ha fatto il ministro Tremonti con il cosiddetto « decreto taglia spese », dopodiché è evidente che, cancellando tali residui, il coefficiente aumenterà moltissimo!

Allora, occorre fare chiarezza, perché altrimenti si raccontano le solite fandonie, si prende in giro l'opinione pubblica e si danno informazioni distorte!

Detto ciò, nessuno contesta che vi sia stata un'accelerazione della spesa, per fortuna. Ma era nella natura delle cose...

PRESIDENTE. Onorevole Panattoni, si avvii a concludere.

GIORGIO PANATTONI. ...perché quando vi sono risorse finanziarie da spendere, si può anche fare in fretta...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Panattoni...

GIORGIO PANATTONI. ...è quando non ci sono che si fa fatica...

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

LORENZO ACQUARONE. Signor Presidente, vorrei svolgere un intervento riferito non alle « fantasmagoriche » grandi opere, ma all'emendamento Boato 21.40. Esso, infatti, recita che l'ANAS Spa vigila sul corretto adempimento degli obblighi assunti dal concessionario nella convenzione di concessione.

Bisogna approvare tale emendamento perché, fino a non molto tempo fa, l'ANAS poteva esercitare tali funzioni, in quanto si trattava di un'azienda autonoma, organo indiretto dello Stato. Essendo stata tramutata la sua natura giuridica e non essendo più un organo indiretto dello Stato, bensì una società per azioni, se non viene ad esso attribuito *ex lege* il potere di vigilare sull'attività dei concessionari delle autostrade, non può esercitarlo. Mi sembra, dunque, che si tratti di una proposta emendativa di buon senso, come ha sostenuto precedentemente la collega Cima.

L'ANAS Spa, infatti, è l'unico organismo attualmente esistente in Italia in grado di intervenire e controllare, perché dispone degli uffici tecnici centrali e periferici competenti nel settore; non com-

prendo perché non si debba stabilire che quanto l'ANAS poteva svolgere prima della sua trasformazione possa farlo anche adesso...

**PRESIDENTE.** Onorevole Acquarone, la invito a concludere.

**LORENZO ACQUARONE.** ...che è stata trasformata in una società per azioni.

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

**PIERO RUZZANTE.** Signor Presidente, intervengo per replicare al collega Lupi.

Caro collega Lupi, nel decreto-legge al nostro esame non c'è alcuna contraddizione, né tanto meno divisione nell'opposizione, che è assolutamente compatta; semmai, mi sembra che vi sia qualche problema di tenuta della maggioranza, visti i tre emendamenti presentati ieri dal gruppo della Lega Nord Federazione Padana sul consorzio Polieco, sull'Agensud e sulle concessioni autostradali. Infatti, attendo ancora la risposta del gruppo della Lega sui motivi per cui i suoi parlamentari non abbiano votato a favore delle loro proposte emendative, in modo da consentire all'Assemblea di approvarle.

Soprattutto, collega Lupi, c'è una questione ancora aperta: quella relativa al subemendamento Armani 0.23.01.1, di cui lei stesso è cofirmatario, attinente alle ristrutturazioni edilizie, o meglio alla concessione delle detrazioni fiscali per i cittadini e le famiglie in ordine alle ristrutturazioni edilizie, sul quale il Governo ha espresso parere contrario. Vedremo quando arriveremo allo specifico punto.

Questo è uno dei motivi per cui cerchiamo di richiamare l'attenzione dei colleghi (*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 Susini. Ne ha facoltà.

**MARCO SUSINI.** Signor Presidente, il collega Lupi ha elencato in maniera molto puntigliosa, cifre e dati per replicare alle nostre critiche. Credo, tuttavia, che egli abbia dimenticato un particolare nient'affatto trascurabile: le opere che in questo momento vengono realizzate ed ultimate sono state tutte progettate, finanziate ed avviate dai Governi del centrosinistra. Sfido il collega Lupi o qualche altro esponente della maggioranza a citare una sola grande opera che sia stata interamente partorita dalla legge obiettivo: non ne troverete una sola!

Sostengo, altresì, che la legge obiettivo, per sua stessa natura, ha contribuito a svuotare lo stesso Piano nazionale dei trasporti, che ormai questo Governo considera alla stregua di carta straccia!

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Susini.

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

**FRANCO RAFFALDINI.** Signor Presidente, poiché ho tra le mani alcuni grafici tratti dal rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali menzionato poco fa dal collega Lupi, desidero citare alcuni dati riguardanti gli stanziamenti per infrastrutture nel bilancio di previsione dello Stato: nel 2001, rispetto al 2000, sono aumentati dell'8,1 per cento; nel 2002, rispetto al 2001, sono diminuiti del 12,6 per cento; nel 2003, rispetto al 2002, sono ulteriormente diminuiti del 3,6 per cento. Inoltre, il rapporto tra la quota di finanziamenti per infrastrutture e PIL, mentre nel 2001 era del 3 per cento, nel 2002 è sceso al 2,6 per cento e nel 2003 al 2,4 per cento!

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

**GABRIELE ALBONETTI.** Signor Presidente, vorrei rivolgermi al rappresentante del Governo per sapere se risponda al vero

che taluno, nel Governo, sta pensando di consentire all'ANAS di diventare a sua volta concessionaria autostradale.

Se così fosse – avrei piacere che il sottosegretario mi ascoltasse perché desidererei avere una risposta –, si comprenderebbe assai bene la ragione per la quale il Governo e la maggioranza sono contrari all'emendamento Boato 21.40, che individua nell'ANAS un organo di controllo e vigilanza: evidentemente, non si può essere, nello stesso tempo, controllore e controllato.

Si porrebbe, però, un altro problema: quello di individuare un altro organismo di vigilanza e di controllo delle gestione autostradali. Desidererei avere una risposta. Grazie (*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 Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, anch'io chiedo al rappresentante del Governo di conoscere per quale ragione, dopo aver permesso, con questo provvedimento, di aumentare i pedaggi autostradali, non si vuole che l'ANAS possa verificare il rispetto degli impegni che le concessionarie si assumono. Su questo punto vi è grande chiusura: per quale motivo?

Io vengo da una regione nella quale fra il presidente della regione ed il Presidente del Consiglio è stato concluso un rilevantissimo accordo di programma sulle infrastrutture. Ebbene, si è fatta grande propaganda, ma in tutti i provvedimenti successivi non viene stanziato neanche un euro per consentire di rispettare quell'accordo! Allora, da una parte, non si rispettano gli impegni per realizzare le infrastrutture; dall'altra, viene consentito l'aumento dei pedaggi autostradali; in più, si vuole evitare persino che venga controllato lo stato di manutenzione delle strade e delle autostrade!

Non mi sembra una politica seria: ragionate ancora su questo emendamento e

sul provvedimento in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

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

EGIDIO BANTI. Signor Presidente, nell'esprimere adesione all'emendamento in esame, dichiaro che sono rimasto anch'io colpito dall'enfasi del collega Lupi durante il suo intervento. Probabilmente, il collega Lupi non ha ancora avuto il tempo di leggere *Il Sole 24 Ore* di questa mattina che, a pagina 20, riporta un'intervista di un suo autorevole collega di partito – non solo di maggioranza –, il senatore Luigi Grillo, presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, il quale, proprio sul punto in discussione, dichiara che ci vuole una nuova legge per far funzionare la legge obiettivo. Adesso – dice testualmente il senatore Grillo in quest'intervista –, occorre una nuova legge che dia certezze a chi investe in un progetto, certezze di tempi, di procedure, di affidamenti, di durata delle concessioni, di adeguamenti tariffari. Spiega perché, a suo giudizio, la legge attuale non è decollata sulle grandi opere, dilungandosi su questi argomenti.

Può darsi che quelle del senatore Grillo siano opinioni, ma sono opinioni di un personaggio autorevole (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Grazie onorevole Banti. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.40, 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 ..... | 425   |
| Maggioranza .....         | 213   |
| Hanno votato sì .....     | 189   |
| Hanno votato no ..        | 236). |

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.41.

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

EDMONDO CIRIELLI. Basta !

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, dovete scusarmi se continuo ad insistere sull'oggetto delle nostre proposte emendative e anche di quello in esame.

Da questa mattina, stiamo ponendo un problema. Per questo motivo, abbiamo molto insistito sulle grandi opere e sull'inefficacia della legge n. 443. Mi consenta, collega Lupi: non sempre quell'oro che ha dipinto, oggi luccica in tal modo ! Se avete avuto una capacità, è stata quella di usare risorse che avevamo messo da parte noi, non voi.

Insistiamo su questi temi e, in particolare, sulla qualità delle opere. Riprendo una questione lasciata in sospeso durante il precedente intervento, poiché era terminato il tempo a mia disposizione.

Su *Il Sole 24 Ore* di oggi è stato pubblicato un articolo estremamente grave (non sto scherzando, considerata l'autorevole fonte) del capo di gabinetto del ministro dell'ambiente, Paolo Togni. La conseguenza di quell'articolo può avere risvolti importanti anche dal punto di vista diplomatico. Abbiamo appreso, questa mattina, che vi sono forti critiche nei confronti del Pentagono e degli Stati Uniti.

Colleghi della maggioranza leggete l'importante articolo « Sul clima vince la disinformazione » (apparso su *Il Sole 24 Ore* di oggi, 25 febbraio 2004, firmato da Paolo Togni, noto scienziato e climatologo !). Egli sostiene in sostanza che il Pentagono, ieri, avrebbe detto grandi sciocchezze. Berlusconi sta sostenendo il Pentagono e gli Stati Uniti e il capo di gabinetto del ministro dell'ambiente, su *Il Sole 24 Ore* entra in rotta di collisione con Berlusconi, con gli Stati Uniti e con il Pentagono stesso ! È una vera e propria rottura (su questo sollecito l'attenzione anche del sottosegretario Ventucci, anche se probabilmente, occorrerebbe la presenza anche del ministro degli esteri). È una rottura nei confronti del nostro prevalente alleato !

Il noto climatologo e scienziato Paolo Togni, oggi, afferma che, in realtà, non esiste l'effetto serra. Egli spiega che, guardando i quadri di Giotto e di Poussin, si può notare che già nel passato eravamo in presenza di grandi mutazioni ambientali. Quindi — chiede Paolo Togni — cosa vuole il Pentagono ? Dice delle grandi sciocchezze.

In realtà, l'uomo non c'entra niente con le emissioni responsabili dell'effetto serra, non c'entra niente, perché — lui dice — si tratta solo del 4 per cento. Ora, al di là delle battute, vorrei richiamare l'attenzione su queste assolute bestialità. Noi stiamo insistendo molto anche su questo decreto-legge, perché una non corretta progettazione di autostrade e di strade comporta un aumento del traffico su gomma, un aumento dell'effetto serra e la compromissione dell'ambiente. Ecco perché siamo molto preoccupati, ecco perché continuiamo a tenere questo atteggiamento nei confronti di questo decreto-legge. Qui dentro non c'è il controllo pubblico, qui dentro c'è mano libera alle concessionarie autostradali, qui dentro alla fine può esserci un disegno — come diceva prima un collega che mi ha preceduto — secondo il quale alla fine la vera concessionaria autostradale diventa la stessa ANAS. Ci troviamo di fronte ad una situazione estremamente complicata e difficile, non riusciamo a capire — anzi, lo comprendiamo troppo bene — dove state cercando di portarci. Da un lato, vi è una scelta che ci può portare alla fine a non realizzare realmente le strade e a fare graziosi regali alle società concessionarie; dall'altro, vi sono pericolose impostazioni, anche da un punto di vista culturale, sulle vicende ambientali. D'altronde, è noto da tempo come la pensa il capo di gabinetto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. Forse sarebbe bene non facesse il capo di gabinetto di un ministero che, come noto, dovrebbe tutelare l'ambiente (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.41, 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> .....       | 423   |
| <i>Votanti</i> .....         | 421   |
| <i>Astenuti</i> .....        | 2     |
| <i>Maggioranza</i> .....     | 211   |
| <i>Hanno votato sì</i> ..... | 190   |
| <i>Hanno votato no</i> ..    | 231). |

Passiamo alla votazione dell'emendamento Vigni 21.12.

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

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, capisco che l'onorevole Lupi debba cercare di difendere l'indifendibile, ma raccontare che con l'attuale Governo le opere pubbliche stanno andando a gonfie vele appartiene un po' allo stesso filone di cinema favolistico che porta il Presidente del Consiglio a raccontare agli italiani che in questi tre anni sono diventati più ricchi. Il collega Lupi non può contestare, perché sono incontestabili, tre dati che io torno a sottolineare.

Primo dato: dal 2001 al 2004 gli investimenti nel bilancio dello Stato per le opere pubbliche e le infrastrutture sono diminuiti; lo dice il CNEL, lo dice l'ANCE. Il collega Lupi vuole contestare anche le stime che fa l'Associazione nazionale dei costruttori? Secondo dato: la legge-obiettivo doveva realizzare opere per 125 miliardi di euro. Invito ogni collega di quest'Assemblea ad andare sul sito [www.cipe.it](http://www.cipe.it) per verificare agevolmente come l'insieme delle delibere e dunque degli stanziamenti già assegnati arrivi, sì e no, a 4 miliardi di euro. Una cifra lontanissima non solo dall'obiettivo finale, ma anche dai numeri che va sbandierando il Presidente del Consiglio. Terzo dato, incontestabile: con la legge-obiettivo, dopo tre anni, non

è stato aperto un solo cantiere, e quell'unico cantiere che cita anche il collega Lupi (che speriamo tutti stia per aprire, ma è per ora il primo e l'unico) è il maxilotto sulla Salerno-Reggio Calabria, che consentirà di proseguire i lavori già avviati dal precedente Governo su altri lotti della Salerno-Reggio Calabria. Dunque, è una bugia affermare che l'attuale Governo ha trovato i cassetti vuoti, che non c'erano opere avviate, perché gli unici cantieri aperti in questo momento in Italia sono quelli avviati e finanziati dal precedente Governo.

Ciò detto, vorrei illustrare rapidamente, entrando nel merito, questo emendamento. Per quanto riguarda il settore autostradale, dovremmo perseguire alcuni obiettivi essenziali.

Primo: dovremmo avere una rete autostradale di qualità, più sicura e più funzionale; secondo: dovremmo disporre di adeguati investimenti per la manutenzione e l'ammodernamento della rete; terzo: vi dovrebbe essere una liberalizzazione del settore con un pieno dispiegarsi della concorrenza; quarto: dovremmo avere un sistema di regolazione tale da tutelare l'interesse pubblico e gli utenti.

Ad oggi, non possiamo ritenere la situazione soddisfacente, sotto nessuno di questi punti vista. Lo dico con grande onestà e non ho difficoltà ad ammetterlo: i problemi che determinano tale situazione insoddisfacente non nascono tutti oggi con l'attuale Governo. Anche il processo di riordino del settore e di liberalizzazione avviato dal Governo di centrosinistra era rimasto incompiuto e doveva essere perfezionato. Il fatto è che oggi si rischia di aggravare i problemi esistenti. Vorrei fare soltanto due esempi.

Innanzitutto, per quanto riguarda il *price cap*, esso è un meccanismo che dovrebbe legare le tariffe alla produttività, alla qualità del servizio ed agli investimenti; dovrebbe essere un meccanismo in grado di dare certezze. Invece, da mesi, siamo di fronte ad un conflitto tra i vari soggetti interessati (il NARS, il CIPE, l'ANAS, il ministro Tremonti ed il ministro Lunardi), che sostengono opinioni e valu-