

solo il fatto che questo modo di procedere, a tre giorni dal salvataggio di Retequattro, con la riproposizione dello stesso testo e magari con il rischio che venga posta un'ulteriore questione di fiducia, è la dimostrazione che, per l'ennesima volta, il Parlamento viene trattato come se fosse veramente un intralcio e un disturbo nel processo decisionale di questa maggioranza.

PRESIDENTE. Onorevole Panattoni, per la verità penso di doverla deludere — tra l'altro questa non è propriamente la sede per sviluppare l'argomentazione che abbiamo ascoltato e che naturalmente riferirò al Presidente per quanto possa attenere alla discussione nell'ambito della Conferenza dei capigruppo — perché nel merito la sua non è una proposta praticabile.

All'atto dell'approvazione della proposta di rinvio in Commissione — chiunque l'abbia avanzata, è una proposta dell'Assemblea che è stata sottoposta all'esame della stessa — il Presidente ha esplicitamente chiarito che «resta fermo che l'esame riprenderà da dove si è interrotto con la limitazione della discussione alle parti oggetto del messaggio del Presidente della Repubblica, come già deliberato dall'Assemblea». Il suddetto rinvio non avrebbe potuto avere del resto un significato diverso, dal momento che esso si innestava su di un procedimento legislativo già limitato ai sensi dell'articolo 71, comma 2, del regolamento, né del resto la decisione dell'Assemblea sulla limitazione della discussione potrebbe ritenersi implicitamente revocata dal voto dell'Assemblea su una diversa questione come quella del rinvio. Diversamente, ci si troverebbe dinanzi ad un procedimento legislativo che si svolge secondo regole differenti, con riferimento a singole parti dello stesso testo.

Comunque, lei ha posto un problema che io riferirò al Presidente della Camera, perché la Conferenza dei capigruppo può sempre riesaminare quello che io modestamente mi sono permesso di esporre. Questa rimane una sua richiesta, vedremo

come la Presidenza intenderà darvi seguito nella sede competente.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 4653 (ore 16,18).

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

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione n. 4653.

Ricordo che nella seduta di questa mattina è stato posto in votazione, da ultimo, l'emendamento Vigni 21.13.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.42.

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

PIERLUIGI MANTINI. Signor Presidente, l'emendamento in esame si inserisce nel contesto dell'articolo 21, il cui contenuto è un po' imbarazzante; infatti, si disciplina con disposizioni di legge una decisione tipica degli atti regolamentari di Governo e degli atti contrattuali relativi all'aumento o alla regolazione delle tariffe nell'ambito delle concessioni e delle convenzioni in materia autostradale.

È un aumento che viene disposto a fronte di rilevanti investimenti, nozione assolutamente generica, imprecisa e che, sostanzialmente, lascia spazio ad un'arbitrarietà che non può che destare perplessità e preoccupazione.

Vorrei anche dire che il sistema delineato dall'articolo 21 è tale per cui non si comprende neanche quali siano le opere e le infrastrutture autostradali relative a questi rilevanti investimenti. Infatti, si fa riferimento all'approvazione del relativo progetto, ma oggi, in base alla normativa vigente — lo dico con estrema preoccupazione — sappiamo che i progetti delle grandi opere infrastrutturali statali (mi riferisco a quelle di sicuro interesse statale) in larga misura non vengono neppure più approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, bensì da tecnici di nomina

ministeriale con un certo grado di improvvisazione e di forte discrezionalità politica.

Questo è un fatto molto grave, che riguarda le infrastrutture viarie ed anche tutte le opere pubbliche statali. Infatti, non è pensabile che in un grande paese come l'Italia non vi sia certezza sulle competenze di un organo tecnico che approva i progetti delle grandi infrastrutture. Mi riferisco al Consiglio superiore dei lavori pubblici, in larga misura esautorato dalle sue funzioni, anche attraverso la legge obiettivo, che — come è noto — affida la gran parte delle competenze (fin troppe!), comprese quelle di carattere tecnico, al CIPE, che è un organismo che non si può definire tecnico in senso proprio.

Date queste premesse, quello in esame è un emendamento di buon senso e credo debba e possa trovare accoglimento presso tutti i colleghi di questa Assemblea. In realtà, con la proposta in oggetto, si vogliono legare gli aumenti tariffari ad alcuni criteri di riduzione dell'impatto veicolare e ad alcuni criteri di modulazione delle tariffe in relazione allo specifico tipo di trasporto. In particolare, si propone che le tariffe siano parametrizzate sui seguenti criteri: i chilometri percorsi, l'orario di accesso alla rete stradale, il tipo di veicolo utilizzato con particolare riferimento alla cilindrata e al combustibile usato.

Tra l'altro, si affidano la definizione e le modalità di attuazione delle tariffe variabili ad un decreto del ministro dell'economia e delle finanze, il che non esautorava certo le competenze del Governo.

Mi sembra difficile non convenire con questo tipo di proposta di miglioramento del testo perché la disciplina del traffico non è cosa neutra, dal momento che più volte abbiamo ripetuto, e non soltanto dai banchi dell'Ulivo e del centrosinistra, ma anche da più parti dell'aula, che occorre integrare le politiche di sostenibilità ambientale all'interno di tutte le politiche nazionali ed in particolare di quelle dei trasporti.

Questa è dunque l'occasione propizia che auspichiamo sia colta dall'Assemblea, proprio perché non possiamo dimenticare che le grandi scelte di programmazione

pubblica appartengono esattamente al Parlamento e agli organi pubblici e che non si può demandare nella maniera più assoluta tutto ai privati, senza assumersi la responsabilità di dar seguito ai principi in cui crediamo.

Troppo spesso si fa riferimento alla sussidiarietà orizzontale nella speranza, che diventa vana e spesso anche pericolosa, che i privati si facciano da soli carico delle esigenze pubbliche.

Abbiamo bisogno di alcune scelte: in questo caso, sono scelte di attuazione di principi condivisi almeno a parole. Mi auguro che il voto sia conseguente (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*)!

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

MAURO CHIANALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono costretto ad intervenire, anche se l'argomento assume toni e significati assai variegati. Devo dire che, in questa volontà di promuovere velocità nella realizzazione delle opere pubbliche, si è dato un taglio alquanto deregolamentato e si stanno evidentemente creando i primi danni.

Non vorrei fare il profeta come colui che sosteneva certe considerazioni a proposito della qualità e della qualificazione dei lavori pubblici (lo abbiamo già detto). Leggo da alcune agenzie stampa di qualche ora fa che su queste posizioni si sta determinando una sorta di ripensamento dell'atteggiamento. Leggo da queste agenzie una nota che recita: « Per non rischiare una Enron dei lavori pubblici, il sistema delle SOA deve essere cambiato ». Chi sostiene questo tipo di argomentazione così importante non è qualcuno di noi, ma il presidente dell'Istituto grandi infrastrutture Giuseppe Zamberletti. Lo dice senza mezzi termini in un'occasione molto importante, che è quella nella quale si riassume il bilancio di cinque anni di attività dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici.

Questa valutazione sulle competenze delle SOA — lo abbiamo detto in mille

occasioni, quando avete voluto cambiare sia i termini sia la durata di questa certificazione ed evocare eventi che attengono proprio agli aspetti di qualificazione dell'impresa - è quanto mai puntuale ed importante. Modificare il sistema delle SOA ed assumere questa responsabilità - spiega Zamberletti - comporta per le amministrazioni anche un altro vantaggio, cioè che la difesa del bando ed i conseguenti eventuali errori nella gestione della gara ricadranno sulle SOA, le quali diventeranno legittimate ad agire giudizialmente sui ricorsi dei concorrenti.

In altri termini, il costo che le amministrazioni dovranno accollarsi per avvalersi delle SOA - aggiunge Zamberletti - sarà compensato dal passaggio sulle SOA dei rischi di procedure illegittime. È evidente che su questo aspetto bisogna cambiare atteggiamento e sistemare l'organizzazione del meccanismo che ha messo in condizione di mantenere gli stessi livelli di iscrizione delle imprese rispetto a quelli che si avevano con il vecchio albo nazionale dei costruttori. Si è portata a 300 milioni la soglia minima di riqualificazione e da oggi, attraverso questo sistema delle SOA, sono iscritte 45 mila imprese che continuano ad operare. Tra queste, vi sono tante imprese che non sono certamente imprese che rappresentano la parte sana della nostra imprenditoria (*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 Banti. Ne ha facoltà.

EGIDIO BANTI. Signor Presidente, l'emendamento in esame, che intendo sottoscrivere, è un esempio, nel suo piccolo, del modo diverso di affrontare i problemi da parte del centrodestra e del centrosinistra. Quello del centrodestra è burocratico, farraginoso e quantomai legato ad interessi particolari ed a formule ministeriali. Il comma 3 dell'articolo 21, ad esempio, sembra uno scioglilingua! Invece, noi del centrosinistra cerchiamo, partendo dal problema reale della remunerazione dei

costi aggiuntivi - peraltro mal definita dal testo del Governo -, di introdurre almeno normative che migliorino il sistema complessivo del traffico in autostrada in relazione al delicatissimo problema dell'ambiente. Quest'ultimo è totalmente ignorato, benché sia quello che i cittadini comprendono di più! Anche nelle leggi dobbiamo cercare di parlare ai cittadini, non solo a determinate categorie di burocrati o di industriali interessati alla questione.

Dunque, sostengo con forza l'emendamento in esame ed invito la maggioranza a votare a favore.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Banti per essersi attenuto ai tempi.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, poiché stiamo parlando di una questione importante, ritengo opportuno che l'Assemblea, sia pure nella comprensibile distrazione di queste ore, sappia di cosa stiamo parlando. L'emendamento in esame si propone di aggiungere, dopo il comma 3, altri 2 commi. Il comma 3-bis recita: «Al fine della riduzione delle emissioni inquinanti, della congestione del traffico, dei tempi di attesa, nonché degli incidenti stradali, è istituito il sistema per la tariffazione variabile nell'utilizzo della rete autostradale. Il sistema per la tariffazione variabile mira a differenziare il costo di accesso alla rete stradale, adottando tariffe eque che variano in funzione dei seguenti parametri: a) chilometri percorsi; b) orario di accesso alla rete stradale; c) tipo di veicolo utilizzato, con particolare riferimento alla cilindrata e al combustibile usato». Con un ulteriore comma si prevede che, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, stabilisca le modalità attuative del sistema di tariffazione variabile di cui al comma che ho letto precedentemente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.42, 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>	382
<i>Maggioranza</i>	192
<i>Hanno votato sì</i>	167
<i>Hanno votato no ..</i>	215).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Realacci 21.24.

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

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, l'emendamento in esame propone che le tariffe autostradali e le relative variazioni, sull'intera rete autostradale nazionale, siano differenziate sulla base dei chilometri effettivamente percorsi e dell'orario di accesso. Al ministro delle infrastrutture e dei trasporti è affidato il compito di definire la modalità per l'applicazione di tariffe differenziate.

A ben pensare, non si tratta di un'invenzione estemporanea, ma di un'utile modalità per orientare i flussi di traffico e, dunque, per inserire il sistema autostradale all'interno di una politica dei trasporti che contribuisca al decongestionamento del traffico ed alla sostenibilità ambientale. In altre parole, ad oggi le tariffe autostradali sono definite unicamente in funzione degli equilibri finanziari dei concessionari e delle convenzioni in essere. In realtà, dovrebbero rispondere a criteri di interesse pubblico molto più vasti ed attinenti alla locazione ottimale dei flussi di traffico, alle esternalità ambientali, e così via. Questo, peraltro, è ciò che si sta facendo in molti altri paesi laddove si sta affermando una politica dei trasporti che guarda alle politiche di settore per la viabilità, per le ferrovie, per il

trasporto marittimo ed aereo avendo l'unico obiettivo dell'integrazione intermodale e della sostenibilità ambientale.

In altri paesi lo si sta facendo seriamente, mentre in Italia non si sta purtroppo camminando su questa strada, nonostante il piano generale dei trasporti avesse questo come obiettivo fondamentale. Purtroppo, l'attuale Governo ha messo in un cassetto il piano generale dei trasporti, che aveva questi obiettivi di modernizzazione e di sostenibilità ambientale. Noi, con questo emendamento, riproponiamo, almeno parzialmente, il tema, suggerendo appunto una possibile differenziazione tariffaria finalizzata a un riequilibrio, per ridurre la congestione sui tratti autostradali che hanno maggiori flussi di traffico ed anche per incorporare le esternalità ambientali.

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

MARCO BOATO. Chiedo di aggiungere la mia firma all'emendamento Realacci 21.24, che riprende, sia pure con una formulazione diversa e più sintetica, ciò che era contenuto nel precedente emendamento 21.42, recante la mia firma e quella di molti altri colleghi del centrosinistra, di cui ho parlato poco fa. L'emendamento in esame si occupa della materia relativa alla proposta di tariffazione variabile o di tariffazione differenziata. Nell'emendamento 21.42 si faceva riferimento a tre parametri (i chilometri percorsi, l'orario di accesso alla rete stradale e il tipo di veicolo utilizzato), mentre in questo emendamento, sia pure in modo più sintetico, si propone di differenziare le tariffe sulla base dei chilometri effettivamente percorsi e dell'orario di accesso.

Anche in questo caso, si dà mandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di emanare un decreto (entro 60 giorni, in questo caso) per definire le modalità per l'applicazione delle nuove tariffe differenziate. Si tratta di tariffe che dovrebbero essere finalizzate, come si diceva nell'emendamento precedente, alla riduzione

delle emissioni inquinanti, della congestione del traffico, dei tempi di attesa, nonché degli incidenti stradali, che sono dimensioni di carattere ambientale in senso lato, che sono tipiche (o che dovrebbero essere tali) di una moderna politica dei trasporti, come poco fa diceva giustamente il collega Vigni. Invito pertanto i colleghi ad approvare tale emendamento.

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

GIORGIO PANATTONI. A me pare di notare una contraddizione assolutamente assurda. Questo Parlamento ha approvato una legge per la continuità territoriale, cioè per mettere in grado i sardi di pagare gli spostamenti verso il continente come se abitassero nel continente. Oggi noi paghiamo 100 chilometri di autostrada, per andare a lavorare, in modo molto differenziato, a seconda di dove sono situati questi 100 chilometri. Che senso ha avere delle tariffe differenziate che non tengano conto degli effettivi chilometri percorsi, quando abbiamo votato una legge sulla continuità territoriale che dice che tutti gli italiani devono sostenere lo stesso costo, in qualunque posto essi siano?

Questo è il senso dell'emendamento al nostro esame; poi vi sarà anche il problema dell'orario di accesso, dell'inquinamento e quant'altro, sul quale forse possiamo discutere, ma almeno questo dovrebbe essere un principio informatore. Noi stiamo trattando gli italiani in modo diverso, perché diverse sono le società concessionarie: questa mi pare un'assurdità incomprensibile ed inaccettabile. Come possiamo, invece, trattare gli italiani almeno in modo uguale, siano essi in Toscana, in Piemonte o in Lombardia?

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Realacci 21.24, 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>404</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>203</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>181</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>223</i>

Passiamo alla votazione dell'emendamento Iannuzzi 21.25.

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

TINO IANNUZZI. Questo emendamento, signor Presidente, ripropone a tutta l'Assemblea in maniera ancora più specifica la questione, degna della massima attenzione, che ha formato oggetto delle precedenti proposte emendative.

In esso, infatti, si prevede di commisurare le tariffe autostradali sull'intera rete autostradale nazionale all'effettivo numero di chilometri percorsi dai diversi utenti.

L'emendamento in esame tiene conto della situazione esistente nel nostro sistema autostradale, in cui vi è una serie di tratte autostradali gestite con il cosiddetto sistema aperto, con il pagamento cioè di un pedaggio, di una tariffa unica ed indistinta per l'intera tratta autostradale in oggetto. Ciò vale per tutta una serie di ipotesi, per l'autostrada A3 Napoli-Salerno, per le autostrade A8 e A9 Milano-Laghi, per l'autostrada A12 Roma-Civitavecchia, per l'autostrada A32 Torino-Baronecchia, per i sistemi tangenziali delle città di Torino, Milano e Napoli.

È evidente che la previsione di un sistema tariffario cosiddetto aperto, con l'imposizione di una tariffa e di un pedaggio unico ed indistinto per l'intera tratta, senza, quindi, alcun tipo di correlazione tra la tariffa richiesta per il servizio al singolo utente e l'effettivo percorso realizzato dallo stesso non può che rappresentare una soluzione assolutamente iniqua ed ingiustificata.

Mi rendo conto, di fronte all'ipotesi di un sistema a pedaggio cosiddetto aperto, che sussistono problemi legati alla realizzazione di strutture collegate ai diversi caselli

autostradali ai fini del pagamento del pedaggio alle singole uscite delle tratte autostradali interessate. Mi rendo, altresì, conto che vi sono varie situazioni sociali interessate dalla previsione del sistema a cosiddetta tariffa unica ed indistinta (il cosiddetto sistema aperto) che possono determinare reazioni e problemi differenziati.

Ciononostante, vorrei sottolineare con grande chiarezza l'emergere di una serie di ostacoli rilevanti, con riferimento ad alcune situazioni, ad esempio quella relativa all'autostrada A3 Napoli-Salerno, come ha testimoniato, con una puntuale attività parlamentare negli ultimi tempi, il collega Andrea Annunziata: la previsione di tariffa unica, per di più con l'aumento verificatosi a partire dal 1° gennaio 2004, viene a gravare, in misura pesantissima, sulle famiglie e su quelle persone che, utilizzando, per ragioni di lavoro, questa tratta autostradale (magari anche per percorsi estremamente brevi e differenziati), sono soggette, tra il viaggio di andata e quello di ritorno, al pagamento di una cifra (circa seimila lire giornaliere) che è pesante per i loro bilanci.

Pertanto, non è giustificata la previsione di una tariffa indistinta per chi effettua pochi chilometri e, quindi, realizza un percorso assolutamente breve, rispetto a chi, invece, utilizza l'intera tratta autostradale Salerno-Napoli. Del resto, vorrei sottolineare come la congestione del sistema delle comunicazioni e la situazione determinatasi nei territori di quella zona non consentono l'utilizzazione di itinerari stradali alternativi che, in qualche misura, potrebbero permettere un collegamento celere e tempestivo.

Questo è il motivo per cui riproponiamo, partendo da questa fattispecie (ma ho citato altri 8 esempi di tratte autostradali gestite con il cosiddetto sistema aperto), una questione che, per un'esigenza di giustizia sostanziale e di equità, dovrebbe condurre tutti i soggetti concessionari della rete autostradale italiana a commisurare le tariffe ed i pedaggi ai percorsi che sono effettivamente utilizzati dai singoli utenti.

Questa è una soluzione altamente equilibrata che risponde, lo ripeto, ad esigenze di equità e di giustizia innegabili.

Pertanto, sollecitiamo l'Assemblea ad approvare l'emendamento in esame che trova nella vicenda dell'autostrada Salerno-Napoli il suo esempio, forse, più emblematico e più significativo, ma certamente non unico. Con lo stesso intendiamo sollevare una questione di interesse generale dell'intera comunità nazionale che riguarda tutte le tratte interessate da questo sistema nelle diverse parti del paese e che può essere avviata a soluzione con una regola generale astratta e differenziata che noi, con questo emendamento, proponiamo di inserire nel decreto-legge.

Si tratta di una norma che vale come direttiva vincolante, precisa ed, in qualche misura, non derogabile da parte dei soggetti concessionari, che condurrebbe al superamento del sistema cosiddetto aperto per la gestione di alcune reti della tratta autostradale, soprattutto quando le situazioni sociali ed economiche lo suggeriscono con grande forza (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

ETTORE ROSATO. Mi permetto di aggiungere solo alcune considerazioni all'intervento già molto chiaro svolto dal collega Iannuzzi, sottolineando come questo emendamento sia importante, in particolare per le zone montane. Penso al tratto autostradale Udine-Tarvisio, i cui costi di manutenzione sono particolarmente elevati a causa della presenza di gallerie e della difficoltà della manutenzione delle stesse.

Non prevedendo tariffe autostradali collegate al numero di chilometri effettivamente percorsi, spopoliamo la montagna! Ritengo che questi emendamenti rientrino proprio in una logica di equiparazione delle tariffe all'interno del territorio nazionale, per andare incontro ad

una esigenza di parità di utilizzo delle autostrade, che consenta di eliminare traffico ed inquinamento nel nostro paese.

Dunque, l'approvazione di questa proposta emendativa mi sembra un atto corretto e dovuto.

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, intervengo anch'io per annunciare il nostro voto favorevole sull'emendamento in questione in quanto, effettivamente — così come previsto anche nell'emendamento presentato dai deputati dei Verdi —, appare indispensabile fissare, all'interno del sistema tariffario, alcuni criteri atti a differenziare il costo di accesso alla rete stradale, adottando tariffe eque che varino in funzione di parametri, quali i chilometri percorsi e — come da noi proposto — l'orario di accesso.

In proposito, occorre sottolineare un aspetto centrale delle strategie adottate dal Governo in materia di politica infrastrutturale o, meglio, una mancanza di strategia in ordine alle scelte volte ad un riequilibrio modale nonché a sistemi di trasporto a minore impatto ambientale, come le ferrovie e il cabotaggio.

Ritengo che, mai come in questo periodo, si assista ad una politica di Governo che non rispetta per nulla gli impegni contratti con la sottoscrizione del Protocollo di Kyoto per il contenimento dei gas serra.

A fronte di uno squilibrio del clima, che ormai è sotto gli occhi di tutti e che costituisce un'esperienza quotidiana anche del nostro paese, vi è ancora una politica di trasporti che si configura come una sorta di politica di stampo neokeynesiano che — come affermava il Governo in occasione della presentazione della legge-obiettivo — avrebbe dovuto colmare il deficit di investimenti e risolvere anche il problema del ritardo delle infrastrutture nel nostro paese, per giungere finalmente ad una modernizzazione del settore.

Occorre differenziare le tariffe in base ai chilometri, tenendo conto anche del

criterio della cilindrata e del tipo di combustibile dell'autoveicolo utilizzato.

Infatti, non è possibile non tenere in considerazione tutta una serie di criteri che, oltre ad andare nella direzione della giustizia distributiva e del rispetto dell'utenza dei consumatori, sono anche attenti sia agli impegni contratti a livello internazionale sia alla salute del pianeta e delle persone.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Iannuzzi 21.25, 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>412</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>207</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>183</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>229).</i>

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.43.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo giunti, in tema di concessioni autostradali, al comma 5 dell'articolo 21. Intervengo a sostegno dell'emendamento Boato 21.43 con il quale si cerca di migliorare la norma prevedendo l'introduzione di una premessa al comma 5 in modo che si tenga conto della direttiva n. 283 del 20 ottobre 1998, adottata dall'allora ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro del tesoro, bilancio e della programmazione economica, che definisce alcuni principi-quadro di regolamentazione dei pedaggi autostradali. Quest'emendamento è, quindi, importante perché rappresenta una fonte ispiratrice delle decisioni che si assumono in materia di convenzioni e di modifiche delle stesse.

Questo emendamento, e mi rivolgo ai colleghi della maggioranza, può assumere

un certo valore anche in funzione del successivo emendamento Armani 21.2 (che presumo verrà approvato dall'Assemblea tenuto conto che su di esso sia la Commissione sia il Governo hanno espresso un parere favorevole) con il quale si chiede di sopprimere le parole: «previo parere del CIPE». Pertanto, a maggior ragione, ritengo che le modifiche introdotte alle convenzioni vigenti debbano essere approvate con un decreto emanato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, tenendo conto della direttiva in precedenza citata, la n. 283 del 1998, che, come detto, regola sulla base di alcuni principi i pedaggi autostradali.

Chiedo, quindi, ai colleghi della maggioranza di votare a favore di quest'emendamento presentato non certo per scopi ostruzionistici, ma al fine di apportare dei miglioramenti al testo del provvedimento.

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

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, non posso che associarmi alle osservazioni svolte poc'anzi dal collega Lusetti. È, infatti, da questa mattina che noi stiamo insistendo intorno al fatto che con questo articolo si adotta il principio, piuttosto pericoloso, secondo cui i pedaggi autostradali non sono più determinati attraverso normali procedure amministrative ma in virtù di una disposizione di legge. Con l'emendamento in esame si cerca, quindi, di tracciare una sorta di percorso al quale doversi attenere strettamente, tenuto conto della preoccupazione che scaturisce dal successivo emendamento Armani 21.2 (sul quale sia il relatore sia il Governo hanno espresso parere favorevole) volto a sopprimere l'espressione del parere del CIPE.

Onorevoli colleghi della maggioranza, richiamo la vostra attenzione sul rischio di mettere in piedi un marchingegno assolutamente diabolico, in quanto si sottrae la determinazione di tariffe quali quelle autostradali ad organismi di carattere tec-

nico e si prevede che essa abbia luogo esclusivamente in virtù di scelte ed obiettivi politici: il Governo si dà un obiettivo e determina, autonomamente rispetto al CIPE e agli organismi tecnici, l'aumento delle tariffe.

Tale rischio riguarda oggi le autostrade, ma in futuro potrà riguardare qualsiasi altro intervento. La legge n. 443 del 2001, infatti, non si limita a rendere strategici gli interventi in materia autostradale, ma, ad esempio, riguarda anche gli interventi sulle infrastrutture per l'acqua: se la determinazione delle tariffe viene sottratta agli organismi tecnici ed attribuita ad organismi politici, e dunque gli aumenti tariffari non rispondono più a principi economici bensì ad esigenze di carattere politico, si intraprende una strada estremamente pericolosa.

Pertanto, sottolineo l'importanza dell'emendamento in esame, soprattutto se considerato insieme al successivo emendamento Armani 21.2: infatti, si tenta almeno di delineare un tracciato al quale attenersi. In caso contrario, vi sarà il rischio, nei prossimi anni, di una sorta di libertà assoluta da parte delle forze politiche — indipendentemente da chi governi, destra o sinistra — di intervenire modificando le tariffe sulla base di esigenze politiche e non di criteri tecnici ed economici, come previsto finora.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato n. 21.43, 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>	421
<i>Votanti</i>	420
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	211
<i>Hanno votato sì</i>	190
<i>Hanno votato no</i> ..	230).

Prendo atto che gli onorevoli Perrotta e Santoro non sono riusciti a votare.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Armani 21.2.

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

TINO IANNUZZI. Signor Presidente, sottolineo nuovamente la nostra preoccupazione circa l'inadeguatezza della scelta compiuta dal Governo, che non ha inteso assumere le proprie responsabilità ed esercitare le proprie competenze ma ha voluto trasferire impropriamente sul Parlamento l'assunzione delle decisioni relative al sistema di regolazione delle tariffe autostradali e dei relativi aggiornamenti.

Si tratta di una scelta legislativa sbagliata ed anomala sul piano metodologico, ingiustificata e destinata a creare un vincolo negativo, in quanto il sistema di regolazione delle tariffe, per sua natura, non può non avere caratteristiche di flessibilità, di elasticità e di capacità di rapido adeguamento al mutamento delle situazioni.

La cristallizzazione in una fonte di rango legislativo delle regole generali di funzionamento del sistema tariffario fa sì che ogni mutamento di tali criteri e regole che dovesse rendersi necessario in futuro esigerà il ricorso a una nuova fonte di rango legislativo. Tali decisioni, invece, debbono essere assunte, sulla base dell'attuale sistema di competenze, dal CIPE e dal Governo.

Vi è stato un lungo valzer, una sorta di balletto di opinioni e, spesso, un forte conflitto tra il Ministero dell'economia delle finanze, da un lato, e il Ministero delle infrastrutture dei trasporti, dall'altro, circa l'opportunità di introdurre una serie di aumenti tariffari per il periodo 2004-2008. Vi è stato, soprattutto, un problema mai risolto dal Ministero dell'economia e delle finanze, pur essendo stato originato dallo stesso Ministero.

Vi era stata una proposta del NARS, del nucleo di valutazione costituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze, in relazione all'andamento, negli anni precedenti, dei flussi di investimenti concre-

tamente effettuati dai soggetti concessionari, agli introiti che erano stati realizzati, agli utili che erano aumentati, alle tariffe che, nel frattempo, si erano comunque aggiornate in relazione al mutamento del costo della vita e, quindi, si erano a loro volta incrementate. Il NARS aveva suggerito di dare luogo, a partire dal 2003, addirittura ad un sistema di progressivo decremento delle tariffe autostradali nella misura di circa l'8 per cento in relazione all'atto aggiuntivo del 23 dicembre 2002. È una questione che è stata sollevata dal Ministero dell'economia e delle finanze e utilizzata, in un primo tempo, per paralizzare e bloccare la volontà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per dar corso, invece, alla richiesta di aumenti tariffari, secondo un comportamento assolutamente incomprensibile che, politicamente, lascia aperta una serie di questioni e lascia intatte tutte le nostre perplessità e le nostre critiche nei confronti dell'operato del Governo.

In linea generale, noi ribadiamo che, in ogni caso, la scelta di confermare la competenza amministrativa del CIPE e del Governo, in questo campo, era e rimane l'unica scelta corretta per un esercizio pieno delle proprie responsabilità e per una ricostruzione — direi — rispettosa dei ruoli nel sistema tariffario. Del resto, il Governo, in questi tre anni di legislatura, si è caratterizzato per avere espropriato sistematicamente il Parlamento di una serie di competenze significative e rimarchevoli su argomenti della massima importanza, con il ricorso, a volte amplissimo e senza limiti, alla delegazione legislativa, e per aver dato luogo a una serie di sottrazioni di competenze naturali e ordinarie del Parlamento nell'esercizio della attività legislativa che gli è propria.

È ben singolare come su tale questione, invece, proprio perché non riesce a dirimere i contrasti che erano sorti al suo interno, e che sono rimasti, il Governo pensi di scegliere altra via che quella di riservare, in questo caso, al Parlamento la decisione su una norma che è stata introdotta nel decreto-legge. Questo è un errore di metodo che, se la maggioranza conti-

nuerà nel suo atteggiamento, sarà sancito in una fonte di rango legislativo e che, naturalmente, farà sentire i suoi effetti anche in futuro. Per questo, ribadiamo la nostra contrarietà a questo emendamento e il nostro sostegno alle proposte emendative che stiamo avanzando, anche entrando nel merito delle diverse questioni.

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

MARCO BOATO. Per risparmiare tempo, signor Presidente, intervengo sia sull'emendamento Armani 21.2, sul quale — ahimè — la Commissione ed il Governo hanno espresso parere favorevole, sia sul mio emendamento 21.44, firmato anche da molti altri colleghi, che prevede esattamente l'opposto.

Il testo del decreto-legge del Governo, come modificato dalla Commissione, all'articolo 21, comma 5, prevede che le modifiche delle convenzioni vigenti — siamo in materia autostradale — siano approvate, previo parere del CIPE, con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze. L'emendamento Armani 21.2 rimuove anche questa elementare precauzione di un parere preventivo del CIPE, che era stata introdotta non dall'opposizione, ma dal Governo. Da parte dell'opposizione, era stato proposto, con il mio emendamento 21.44, che questo parere del CIPE fosse vincolante e che fosse sentita anche la Conferenza unificata Stato-regioni. A mio parere, sarebbe giusto esprimere voto contrario sull'emendamento Armani 21.2.

L'Assemblea è molto stanca di discutere questo provvedimento importantissimo, che presenta anche aspetti rilevanti ma anche un po' noiosi, per chi non sia addentro alla materia. Perciò, conclusivamente, voglio introdurre una nota di ironia, signor Presidente, che deve essere interpretata solo come tale. Ho letto che, tra i risultati della verifica, un po' lunga e un po' laboriosa, che vi è stata nella maggioranza, vi sarebbe l'attribuzione

della presidenza del CIPE al Vicepresidente del Consiglio dei ministri, Gianfranco Fini. Poiché il collega presidente Armani appartiene allo stesso gruppo parlamentare e allo stesso partito del Vicepresidente Fini e propone di eliminare, da questo testo, il parere del CIPE, suppongo che egli abbia voluto soltanto tutelare il Vicepresidente del Consiglio dei ministri, che non avrà più bisogno di presiedere il CIPE impegnato nella trattazione di una materia così delicata e complessa, quale quella riguardante le convenzioni autostradali. È una battuta di ironia conclusiva, soltanto per alleggerire una critica pesante.

Il Governo propone di inserire l'inciso «previo parere del CIPE», due deputati propongono di sopprimerlo e la maggioranza della Commissione propone di votare a favore di questo emendamento soppressivo della previsione del parere del CIPE. Tutto ciò ci sembra sbagliato e grave e noi, con l'emendamento successivo, ripeto, proporremo invece che il parere del CIPE sia previsto, che sia vincolante e anche che sia sentita la conferenza unificata Stato-regioni.

Per questo motivo, proponiamo di respingere l'emendamento Armani 21.2 e di approvare il mio emendamento 21.44.

Comunque, laddove venisse approvato — io mi auguro di no — l'emendamento Armani 21.2, chiedo alla Presidenza di non dichiarare precluso il mio emendamento 21.44; semmai di dichiarare preclusa la parte che recita «vincolante del CIPE», e non quella che recita «sentita la conferenza unificata Stato-regioni». Lo chiedo anticipatamente alla Presidenza, auspicando comunque che l'emendamento Armani 21.2 venga respinto.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Boato, anche per l'aiuto che lei sempre dà alla conduzione dei lavori con la sua nota competenza!

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

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, a me non convince l'emendamento Armani 21.2, non perché mi appassioni più di

tanto una discussione sulle competenze interne al Governo e la loro distribuzione tra i vari ministeri, ma perché francamente non capisco più la logica di questo modo di agire. Faccio soltanto un esempio. La legge obiettivo affida al CIPE, ossia ad un organismo che dovrebbe avere come competenze fondamentali le materie economico-finanziarie, addirittura il compito di approvare i progetti delle grandi opere. In altre parole, si dà al CIPE un compito diretto di valutazione, addirittura, di aspetti progettuali che dovrebbero invece competere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e a chi comunque si occupa di lavori pubblici e di politiche per le opere pubbliche.

Ora, da una parte, si affidano al CIPE compiti di natura squisitamente progettuale e attinenti alla realizzazione delle infrastrutture e, dall'altra, si sottraggono al CIPE competenze, come in questo caso, squisitamente attinenti a materie di natura economico-finanziaria. Francamente, io non capisco più quali sono il criterio e la logica che ispirano il Governo in questo settore. E devo dire che sul punto mi piacerebbe avere una risposta dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Armani 21.2, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

*(Presenti e Votanti 431
Maggioranza 216
Hanno votato sì 228
Hanno votato no .. 203).*

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.44, limitatamente alla parte non preclusa, cioè quella relativa al parere del CIPE.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, se lo ritiene opportuno, potrei riformularlo, per cui, dopo le parole « sono approvate » sarebbero aggiunte solo le seguenti: « sentita la Conferenza unificata Stato-regioni ». Nonostante l'approvazione dell'emendamento Armani 21.2, credo sia legittimo che l'inciso « sentita la conferenza unificata Stato-regioni » venga comunque sottoposto all'attenzione dell'aula, che lo respingerà, ma non sottrarre...

PRESIDENTE. Non sia così pessimista, onorevole Boato !

MARCO BOATO. Sono realista, signor Presidente !

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, torniamo su un concetto che abbiamo espresso più volte nel corso di questo dibattito, cioè la necessità che le opere pubbliche — in particolar modo le grandi opere pubbliche, come le reti autostradali — siano in qualche modo concordate con le istituzioni territoriali, corrispondano ad un progetto condiviso e, quindi, vedano il coinvolgimento anche della Conferenza Stato-regioni in passaggi peraltro delicatissimi, come quelli introdotti in un certo senso abusivamente in questo provvedimento, che nel titolo parla soltanto di proroghe ma che, in realtà, interviene in maniera abbastanza sistematica per quanto riguarda la modifica delle concessioni e del ruolo delle società autostradali. In questo caso, noi chiediamo ancora una volta di reintrodurre il parere della Conferenza Stato-regioni nei passaggi relativi alla modifica delle concessioni.

Aggiungo che il nostro ragionamento è legato, in particolare, a due obiettivi, il primo dei quali è definire quali sono le grandi opere pubbliche effettivamente necessarie e per le quali vi sono le risorse necessarie per portarle a compimento. Oggi il Presidente del Consiglio ha preannunciato, attraverso le parole del collega

Lupi, l'inaugurazione e la posa di 35 prime pietre di grandi opere pubbliche. Come dicevamo già questa mattina, noi ce ne aspettiamo 276 di pose di prime pietre! Vorremmo qualche volta vedere il taglio dei nastri delle opere funzionanti e non — come è accaduto più volte, penso a qualche acquedotto siciliano — plurime inaugurazioni di acquedotti che non sono mai entrati in funzione.

Inoltre, sempre oggi, il Presidente del Consiglio, in merito al trasporto pubblico locale, ha dichiarato: abbiamo ereditato una situazione difficile (lo capiamo benissimo, un paese sconvolto dalla guerra...!); è un problema serio, abbiamo programmato una riunione con il sottosegretario Letta e i ministri interessati per studiare la strategia da adottare con gli enti locali, una seconda con le istituzioni locali, una terza con le organizzazioni sindacali e, infine, una per esaminare le riforme strutturali. Mi chiedo per quale motivo nessuno ha detto al Presidente del Consiglio che in questo momento il Parlamento sta discutendo e il Governo e la maggioranza stanno bocciando un provvedimento che consentirebbe di dare agli enti locali 125 milioni di euro per cominciare ad avviare quel potenziamento del trasporto pubblico locale che tutti noi abbiamo a cuore e che hanno a cuore soprattutto i cittadini! Se ciò venisse fatto, la nostra discussione diventerebbe più spedita ed anche più serena e faremmo contenti i cittadini italiani, i comuni, l'opposizione e, magari, anche il Presidente del Consiglio (*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 21.44, limitatamente alla parte non preclusa, 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 430
Maggioranza 216
Hanno votato sì 193
Hanno votato no .. 237).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Vigni 21.14.

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

MARISA ABBONDANZIERI. Signor Presidente, questo emendamento propone di aggiungere un comma 5-*bis* dopo il comma 5 dell'articolo 21, che recita: « Entro il 30 settembre dell'anno precedente la scadenza di periodo regolatorio, il concedente » — ovvero l'ANAS — « formula una ipotesi tariffaria per il quinquennio, o periodo regolatorio, successivo, stimando il parametro X e tutti gli elementi modificabili della formula tariffaria e la comunica ai competenti organi regolatori per l'approvazione. L'approvazione avviene tramite decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'economia delle finanze, previo parere del CIPE ».

Innanzitutto, l'emendamento in esame riassume alcuni degli argomenti illustrati precedentemente, anche riguardo al ruolo del CIPE, ma serve soprattutto a far sì che l'ANAS assuma un'iniziativa volta al controllo delle tariffe, per non lasciare al concessionario la più assoluta libertà di iniziativa. Inoltre, la revisione della formula tariffaria non è disciplinata neanche nell'iter e, al momento, essa potrebbe avvenire tramite il procedimento descritto dal successivo comma 6, rischiando di diventare un affare quasi « privato » tra l'ANAS e le società concessionarie. Pertanto, anche questo è un emendamento a tutela della progressione regolata dell'aumento delle tariffe (*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 Vigni 21.14, 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>	405
<i>Votanti</i>	402
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	202
<i>Hanno votato sì</i>	176
<i>Hanno votato no</i> ..	226).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.45, 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>	424
<i>Votanti</i>	423
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	212
<i>Hanno votato sì</i>	190
<i>Hanno votato no</i> ..	233).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.46, 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>	428
<i>Votanti</i>	427
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	214
<i>Hanno votato sì</i>	193
<i>Hanno votato no</i> ..	234).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Vigni 21.16.

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

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto segnalare quello che immagino sia un errore di stampa nel testo del mio emendamento. Infatti, dove appare scritto: « (...) quantificazione del termine ΔQ (...) » deve intendersi: « (...) quantificazione del termine ΔQ (...) », dove ΔQ si riferisce al differenziale di qualità della rete autostradale.

Ciò detto, il senso dell'emendamento in esame è il seguente. Attualmente, gli standard dei parametri che misurano la qualità dei singoli tratti autostradali costituiscono uno dei termini che determinano, attraverso il meccanismo del *price cap*, il sistema tariffario. Il problema, almeno in parte irrisolto e che appare di non semplice soluzione, è costituito dalla determinazione e dalla misurazione degli stessi standard di qualità.

Per questa ragione, l'emendamento 21.16, di cui sono primo firmatario, suggerisce che i concessionari provvedano a trasmettere all'archivio nazionale delle strade (istituito in base all'articolo 226 del codice della strada) tutti i dati utilizzati per la quantificazione del termine ΔQ , ovvero i termini di misurazione degli standard di qualità, in modo da creare quanto meno una sorta di banca dati che consenta di conoscere, con certezza e trasparenza, tutti i riferimenti relativi agli standard delle diverse reti autostradali *(Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo)*.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, ritengo che l'emendamento Vigni 21.16 sia molto importante e significativo, come ha testè illustrato il presentatore, perché si tratta di introdurre nel sistema delle concessioni autostradali la cosiddetta verifica degli standard di qualità. Si tratta di una

novità per quanto riguarda l'attenzione verso gli utenti e gli automobilisti, soprattutto dopo che il codice della strada ha istituito l'archivio nazionale delle strade; pertanto, mi sembra opportuno integrare l'ultima parte del comma 6 dell'articolo 21 del decreto-legge al nostro esame con l'emendamento presentato dal collega Vigni.

Ciò è importante perché la delibera del CIPE sugli standard di qualità (ha fatto bene il collega Vigni a segnalare, al riguardo, l'errore di stampa presente nel testo dell'emendamento), che è del 1996, ha dato il via a tutta una serie di norme che hanno introdotto nel nostro paese la verifica degli standard di qualità. Ciò deve valere anche per le autostrade. Sappiamo bene, perché tutti viaggiamo in autostrada, quanto sia importante fruire di una qualità adeguata al terzo millennio, al 2004, anno in cui viviamo: quello che percorriamo non deve essere un semplice tratto autostradale, ma devono essere garantiti standard di qualità degni di un paese industrializzato come l'Italia.

Per questo motivo, invito tutti i colleghi a votare a favore dell'emendamento Vigni 21.16.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Vigni 21.16, 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>.....</i>	<i>420</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>.....</i>	<i>211</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>.....</i>	<i>192</i>
<i>Hanno votato no</i>	<i>..</i>	<i>228</i>

Passiamo all'emendamento De Laurentiis 21.52.

Chiedo al presentatore se intenda accedere all'invito al ritiro.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor Presidente, nel ringraziare il relatore per la disponibilità manifestata, accolgo l'invito a ritirare sia il mio emendamento 21.52 sia il successivo 21.53, il cui contenuto trasfonderò in un ordine del giorno. Tengo a sottolineare che tali emendamenti avevano la finalità di recepire la sostanza di un accordo intervenuto tra la regione Abruzzo e l'ANAS, relativo alle autostrade A24 ed A25.

Aggiungo soltanto che gradirei un impegno del Governo a sostenerci in questa vicenda che vede impegnata la regione Abruzzo con l'ANAS e con il soggetto gestore.

PRESIDENTE. Sta bene. Gli emendamenti De Laurentiis 21.52 e 21.53 sono pertanto ritirati.

Aveva chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Ruta, ma credo che ormai egli non abbia più *os ad loquendum*!

Passiamo alla votazione dell'emendamento Crisci 21.17.

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

RUGGERO RUGGERI. Signor Presidente, le auguro una buona giornata, nonostante questa si presenti molto pesante.

Io voglio sostenere l'emendamento in esame. In attesa che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti sottoponga al CIPE una proposta per integrare gli standard di qualità e, soprattutto, le modalità di misurazione e di verifica dei relativi livelli, mi pare che il buonsenso debba indurre a sospendere, con decorrenza dal 1° gennaio 2004, tutti gli aumenti tariffari autostradali previsti dalle vigenti convenzioni.

Il punto è che tali aumenti non hanno alcuna giustificazione, anche perché non sono affatto legati ad aumenti di standard di qualità dei servizi e delle infrastrutture, per verificare i quali non disponiamo attualmente di alcun mezzo. A tale riguardo, occorre anche ricordare che c'è stata una ferma opposizione non solo da parte delle minoranze, ma anche di settori

significativi della maggioranza, sia al Senato sia in sede di Commissione alla Camera.

Oltre alle indicate ragioni di correttezza legislativa e di buonsenso, ve ne sono altre di opportunità sotto il profilo della politica economica, con specifico riguardo al contenimento dei tassi inflazionistici.

Secondo i dati ISTAT, l'aumento dei prezzi e delle tariffe è di fatto, anche nel 2003, superiore agli aumenti dei salari, degli stipendi e delle pensioni. Ciò significa che è matematica la perdita del potere di acquisto dei percettori dei redditi fissi. Ma anche le piccole imprese, gli artigiani che da qualche anno stanno soffrendo la contrazione dello sviluppo economico a causa della diminuzione della domanda, sia interna sia estera, hanno subito una contrazione monetaria e reale dei propri redditi.

Ciò significa, in concomitanza con gli aumenti dei prezzi e delle tariffe dei beni e dei servizi al consumo e di quelli strumentali (sto parlando delle piccole imprese), una perdita del potere di acquisto dei propri redditi ancora più rilevante rispetto ai percettori dei redditi fissi. Un aumento ingiustificato delle tariffe autostradali va ad incidere direttamente sulle imprese del commercio e sull'intera rete distributiva. Infatti, il costo dei trasporti rappresenta una delle componenti più rilevanti dei costi della maggior parte delle merci.

In conclusione, non approvare quest'emendamento aggraverebbe la responsabilità del Governo, che permette gli aumenti tariffari autostradali senza giustificazione; un Governo incapace di gestire i sistemi tariffari e quindi i processi inflazionistici, pagati dai cittadini, dalle famiglie, delle piccole e medie imprese e soprattutto dalle imprese della distribuzione commerciale.

Per queste ragioni, faccio appello al buonsenso ed invito i colleghi a votare a favore di questo emendamento (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Crisci 21.17, 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	417
Votanti	416
Astenuti	1
Maggioranza	209
Hanno votato sì	189
Hanno votato no ..	227).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Crisci 21.18.

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

NICOLA CRISCI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo (sperando che mi ascolti), onorevoli colleghi, la società Strada dei Parchi, a seguito di gara bandita ed espletata dall'ANAS, è subentrata, dal 1° gennaio 2003, alla società delle Autostrade romane ed abruzzesi nella gestione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 che collegano l'Abruzzo, l'alto Molise e il sud delle Marche con Roma e con il Tirreno.

L'affidamento della concessione è avvenuta attraverso la stipula, in data 20 dicembre 2001, di una convenzione della durata di 28 anni che, tra le altre condizioni, prevede un aumento delle tariffe di pedaggio di oltre il 50 per cento rispetto a quelle precedentemente applicate. Vorrei richiamare l'attenzione dell'Assemblea: si tratta di un aumento di oltre il 50 per cento!

Più precisamente, senza alcun rispetto del tasso d'inflazione programmato, del Patto di stabilità e degli elementari criteri di congruità che dovrebbero accompagnare gli adeguamenti tariffari, nel 2003 vi è stato un aumento del 20 per cento, cui è seguito un rincaro del 20 per cento il 1° gennaio 2004. Un ulteriore aumento del 10 per cento ci sarà nel 2005.

I pesantissimi incrementi tariffari hanno provocato le proteste spontanee, forti e giustificate di tanti cittadini, nonché la preoccupazione delle organizzazioni sindacali, delle associazioni di categoria e delle istituzioni abruzzesi; preoccupazioni per le ricadute negative che inevitabilmente si avranno sull'economia della regione e sui bilanci familiari dei cittadini e dei lavoratori pendolari, costretti a raggiungere i posti di lavoro usando l'autostrada che, per molte zone interne e montane, è spesso l'unica reale via di collegamento con i principali centri abruzzesi e laziali.

Si è detto spesso con enfasi che i piccoli comuni rappresentano una risorsa da valorizzare. È stato affermato, a volte in modo solenne, dai rappresentanti dello Stato, nelle numerose celebrazioni tenutesi in occasione dell'Anno internazionale della montagna, che i piccoli centri devono essere sostenuti per salvaguardare un patrimonio storico, culturale ed ambientale di valore inestimabile ed intimamente connesso con la stessa identità nazionale. In realtà, i centri di montagna sono sempre più privati dei servizi essenziali, dal trasporto pubblico alla scuola, dalle farmacie ai servizi postali.

Con l'aumento delle tariffe sulle autostrade A24 e A25 in misura superiore al 50 per cento, si assesta un altro duro colpo alla possibilità di continuare a vivere nelle aree interne e montane dell'Abruzzo e del Lazio già particolarmente svantaggiate. Altro che sostegni! I rincari praticati costituiscono di fatto dei formidabili incentivi non a restare, ma ad andare via, ad abbandonare la propria terra, la propria casa, il proprio paese.

Queste considerazioni e l'assenza di qualsiasi correlazione tra gli aumenti già praticati e gli investimenti previsti in convenzione (investimenti ancora da effettuare e forse da progettare, non essendo al momento realizzate né avviate opere di riqualificazione e ammodernamento tali da determinare un miglioramento della sicurezza stradale e della qualità dei servizi offerti all'utenza) rendono auspicabile una favorevole valutazione dell'emenda-

mento in esame, che prevede la sospensione degli aumenti praticati. Sospensione che sarebbe una prima parziale risposta alle giuste proteste e alle richieste dei cittadini e delle istituzioni abruzzesi e sarebbe anche un atto di buonsenso, che mostrerebbe la disponibilità della maggioranza a tener conto delle ragioni di quanti continuano a denunciare la gravità degli incrementi dei pedaggi autostradali. La sospensione dei rincari consentirebbe, inoltre, di affrontare con maggiore serenità i problemi derivanti dall'applicazione di una convenzione tra l'ANAS e la Strada dei parchi, il cui contenuto è da più parti e per molti versi ritenuto criticabile, a tratti oscuro ed ingiustificatamente oneroso per gli utenti.

Per queste ragioni, che sono note anche agli altri parlamentari abruzzesi e laziali, che sono note all'onorevole Buontempo, all'onorevole Castellani, all'onorevole Aracu, all'onorevole De Laurentiis, chiedo che questo emendamento venga approvato.

PRESIDENTE. Onorevole Crisci, la prego di concludere. Troverà senz'altro proseliti, da quello che comprendo.

NICOLA CRISCI. Concludo, Presidente.

L'emendamento in esame non è né demagogico né populista, ma ragionevole, accettabile ed in sintonia con le richieste di chi continua a cercare di far valere le proprie buone ragioni in modo fermo e civile (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

ROBERTO RUTA. Signor Presidente, intervengo brevemente solo per dire che siamo di fronte ad una richiesta doverosa, vista la situazione della viabilità in alcune zone del centrosud d'Italia, che incontrano difficoltà economiche particolari: l'Abruzzo, per essere uscito dall'obiettivo 1, il Molise, che in parte utilizza quella strada, per essere in una fase di *facing out* da tempo, nonostante l'impegno del Go-