

verno a fare entrare tale regione nell'obiettivo 1, che però ancora non si è in alcun modo concretizzato.

Questo è un tema complessivo, che ovviamente richiama alla mente quello che ci tocca vedere in televisione (promesse di grandi opere e di inaugurazioni). Anche l'amministratore delegato ed il presidente dell'ANAS si recano nelle regioni per fare conferenze stampa, presentazioni ed annunci faraonici di strade. Parallela a questa strada, ve ne dovrebbe essere una che esiste solo sulla carta, la Termoli-San Vittore, che dall'ANAS è stata annunciata come un'opera già compiuta, progettata e pronta per essere appaltata. Tutto ciò senza che vi fossero le risorse e senza definire come le stesse potessero essere reperite, ma con una sola certezza: intanto, con riferimento alle strade esistenti, vengono aumentate le tariffe, nonostante manchino gli standard di qualità e nonostante l'economia attraversi un momento di grandissima difficoltà.

Tutto ciò accade, ovviamente, dando un altro colpo al settore produttivo, ai trasporti sul territorio che si svolgono su gomma ed alle aziende e alle attività produttive, che dovranno affrontare costi superiori e significativi. Si tratta di questo, innanzitutto, oltre che delle famiglie che sono costrette a muoversi ed a viaggiare per recarsi al lavoro. In proposito, occorrerà una maggiore capacità di reddito delle famiglie, perché le stesse dovranno affrontare costi superiori.

Non v'è dubbio che questo emendamento vada sostenuto. Sarebbe un primo segnale di attenzione minimo, visto che anche le tariffe possono essere liberamente aumentate senza più sentire i pareri del CIPE. Non dico che questi pareri debbano essere vincolanti, ma nemmeno che non si debbano sentire il CIPE o altri organismi per effettuare una valutazione più complessiva delle esigenze.

Rispetto a tale tematica, mi sembra che il segnale sia chiaro. È chiara, altresì, l'idea di progetto di finanza che il Governo va diffondendo in tutta Italia, senza comprendere (come, ad esempio, nel caso della Termoli-San Vittore) che non vi è alcuna

proposta da parte degli imprenditori, né manifestazioni di interesse e di attenzione a partecipare ad un'opera del genere, per i flussi di traffico e quant'altro, oltre al fatto che tale opera rappresenterebbe un vincolo (perché per quella regione sarebbe l'unica strada).

Rispetto a tutto ciò, ci vorrebbero maggiore serietà e maggiore attenzione, meno proclami, meno promesse, meno annunci, più fatti e meno inaugurazioni di prime pietre alle quali non seguono le altre. Semmai, si potrebbe immaginare un bel decreto-legge: noi non ci abbiamo pensato, ma pensateci voi della maggioranza, visto che siete in grado di fare queste cose in maniera egregia! Ci vorrebbe un bel decreto-legge che proroghi i termini delle promesse di Berlusconi, così non vi sarà tempo di verificare che sono state fandonie, impegni non realizzati.

Ci vorrebbe un bel decreto-legge che proroghi il termine delle promesse almeno al 2015, così potrete anche dire di non avere responsabilità. Infatti, a quell'epoca spero nessuno si ricorderà di voi o, perlomeno, pochi ricorderanno le tante inutili promesse fatte ammorbando tutti i cittadini senza dare loro un riscontro. Invece, un riscontro i cittadini ce l'hanno quando ai comuni vengono trasferite meno risorse e gli stessi devono pagare i servizi, facendo tirare fuori i soldi ai cittadini; altrimenti, sono costretti a tagliare i servizi stessi, dicendo alle famiglie di avere meno capacità di spesa e di reddito.

Di questo stiamo discutendo. Credo che dare un segnale su questo emendamento sia un atto di buonsenso (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

MASSIMO CIALENTE. Signor Presidente, signor sottosegretario, gradirei per un attimo la sua attenzione.

PRESIDENTE. Onorevole Ventucci, è richiesta la sua personale attenzione.

MASSIMO CIALENTE. Signor Presidente, richiamo anche l'attenzione dei colleghi, anche se sicuramente siamo tutti un po' stanchi.

Signor sottosegretario, questo emendamento riguarda un aumento tariffario definito « terribile » dal comitato spontaneo di cittadini che si è costituito per gli aumenti tariffari che riguardano le tratte autostradali A24 e A25. È un danno pesantissimo per oltre un milione di pendolari che utilizzano il mezzo pubblico, muovendosi sulle autostrade dall'Abruzzo verso Roma, ed ancora per l'intera economia di una regione, l'Abruzzo, che, fuoriuscita dall'obiettivo 1, attraversa un momento di estrema difficoltà, registrando un brusco arresto del suo sviluppo economico ed un arretramento drammatico che interessa le aree interne.

Questo, quindi, è un danno gravissimo non soltanto per il turismo e per le industrie attualmente presenti, ma soprattutto per il tentativo che si sta facendo nelle aree interne di richiamare, anche con azioni di marketing, insediamenti industriali.

Concludo dicendo che « bloccare » questi aumenti del 50 per cento o rinviarli è fondamentale, anche perché chiunque conosca l'Abruzzo sa benissimo che in alternativa a queste due autostrade — l'A24 e l'A25 — non vi sono altre vie agevoli di comunicazione, cominciando dalle ferrovie che sono ancora quelle di cento anni fa e per le quali non sono previste attualmente nuove realizzazioni a causa dei costi enormi legati alla conformazione geografica del paese (si parla di 50 miliardi a chilometro!).

Non chiediamo demagogicamente promesse in questo settore, ma non si può oggi pensare di privatizzare arterie che sono uniche e che quindi diventano soltanto dei monopoli (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

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

VITTORIO MESSA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in realtà la questione che è stata sollevata non deve essere assolutamente sottovalutata. L'autostrada A24 Roma-L'Aquila, cui si faceva riferimento, è utilizzata non solo dai pochi pendolari che dall'Abruzzo quotidianamente raggiungono Roma, ma anche e soprattutto dalle centinaia di migliaia di pendolari che ogni giorno, dal nord-est della regione Lazio tentano di raggiungere la capitale, laddove le strade consolari, Tiburtina e Nomentana, sono ingolfate dal traffico e costituiscono un « tappo » insormontabile per tutti coloro che, ogni mattina, devono cercare di raggiungere la capitale.

In questo senso, quell'aumento, soprattutto per la tratta che possiamo dire immediatamente extraurbana — da Tivoli, Mandela e Vicovaro (paesi immediatamente al di là delle porte di Roma) — è indiscriminato: per questa ragione, esprimo il mio voto favorevole su questo emendamento (*Applausi di deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

FABIO CIANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei associarmi a quanto detto dai colleghi per sottolineare che è abbastanza singolare che il Governo abbia bloccato gli aumenti per le tariffe della Società Autostrade, mentre ha mantenuto gli aumenti per l'autostrada A24 Roma-L'Aquila sostenendo che questa non è gestita dalla Società Autostrade, bensì dalla SARA Spa; si dà tuttavia il caso che quest'ultima abbia come partecipazione di maggioranza la Società Autostrade.

Non si comprende per quale ragione si intenda penalizzare un « pezzo » della nostra regione: tra l'altro, vorrei far notare che quell'autostrada è punto di riferimento di una miriade di piccoli comuni che gravitano intorno alla valle dell'Aniene. Noi predisponiamo leggi e riceviamo sollecitazioni da parte del Capo dello Stato affinché i piccoli comuni siano

potenziati perché rappresentano una parte importante della nostra storia e della nostra cultura; poi, quando occorre fare qualcosa per i piccoli comuni, facciamo esattamente il contrario, eliminando i mezzi pubblici di trasporto, gli uffici postali ed aumentando le tariffe autostradali. Da un lato, quindi, vogliamo sostenerli, dall'altro li danneggiamo!

Inviterei pertanto tutti i colleghi a riflettere e ad esprimere un voto favorevole su questo emendamento (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

GIOVANNI LOLLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vedo con piacere che anche colleghi della maggioranza — lo ha fatto anche il collega De Laurentiis, sia pure ritirando il suo emendamento —, sono d'accordo con il fatto che qui stiamo parlando di una questione molto particolare, che non c'entra nulla con la materia oggi all'esame.

Siamo di fronte ad un aumento sproporzionato e, a mio avviso, totalmente ingiustificato anche per effetto di una convenzione che viene interpretata in modo un po' allegro dai « convenzionati ».

Con l'emendamento in esame si chiede semplicemente di sospendere gli aumenti tariffari, al fine di tornare a discutere serenamente e con un po' di calma su come debba essere gestita quell'autostrada. Credo che maggioranza ed opposizione possano approvare insieme questo emendamento e, in seguito, tornare sulla materia ed affrontarla con maggiore lucidità (*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'emenda-

mento Crisci 21.18, 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>	412
<i>Votanti</i>	411
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	206
<i>Hanno votato sì</i>	180
<i>Hanno votato no</i> ..	231).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.47, 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</i> <i>Votanti</i>	418
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	179
<i>Hanno votato no</i> ..	239).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.51, 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>	182
<i>Hanno votato no</i> ..	238).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 23.11.

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

GIOVANNI CARBONELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non ci stancheremo mai di esternare tutto il nostro sconcerto di fronte all'ennesima scelta operata dal Governo di adottare la decretazione d'urgenza su una materia così variegata, ancorché importante, che a nostro avviso meritava di essere gestita con una discussione più ampia ed un confronto più produttivo tra maggioranza ed opposizione.

Ormai siete maestri nel mischiare il sacro ed il profano. In questo provvedimento, infatti, trovano posto questioni obiettivamente importanti ed altre, oserei dire, « maleodoranti ». Detto ciò, e sottolineato che nel nostro paese si premiano sempre più i furbi e si continuano a penalizzare quanti rispettano le leggi, siano essi imprese o singoli cittadini, vorrei esplicitare il senso dell'emendamento in esame che riguarda una grave, inammissibile ed ingiustificata ingiustizia che sta per essere consumata ai danni degli enti locali, dei cittadini e del trasporto pubblico locale. Mi riferisco, cari colleghi, alla scellerata scelta operata in Commissione alla Camera, contrariamente a quanto avvenuto al Senato, di sottrarre 130 milioni di euro al trasporto pubblico locale.

L'emendamento in esame ha la finalità di contribuire al risanamento ed allo sviluppo del trasporto pubblico locale, nonché al potenziamento del trasporto rapido di massa autorizzando — se il Governo lo accettasse — per dieci anni, a partire dal 2004, la spesa di 650 milioni di euro, di cui 220 milioni di euro alle regioni quale contributo per l'indicizzazione di contratti di servizio del trasporto pubblico locale, ad esclusione di quelli inerenti i servizi ferroviari.

Si prevede, inoltre, che 215 milioni di euro siano da destinarsi in apposito fondo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'abbassamento perequativo dell'età media del parco autobus, anche utilizzando procedure di finanziamento innovative, ed altri 215 milioni di euro agli enti locali, per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile,

oltreché per l'indicizzazione dei corrispettivi per i servizi aggiuntivi dagli stessi erogati.

Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, inoltre, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata Stato-regioni, città e autonomie locali, dovrebbe provvedere con proprio decreto, da emanarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, alla ripartizione delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 23. Tale ripartizione dovrebbe essere effettuata adottando anche criteri di premialità, che incentivano il progressivo miglioramento del rapporto ricavi-costi e della qualità del servizio.

All'onere derivante dalla norma si dovrebbe provvedere mediante l'incremento dell'accisa sulla benzina di euro 0,03 per litro, ai sensi della legge 28 dicembre 1995, n. 549, e successive modificazione. Infine, le disposizioni contenute nella disposizione normativa dovrebbero essere applicate alle regioni a statuto ordinario, alle regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e di Bolzano. Conseguentemente, occorrerebbe sostituire la rubrica dell'articolo 23 con la seguente: *Misure per lo sviluppo e il risanamento del trasporto pubblico locale e del trasporto rapido di massa.*

Riteniamo che se questo nostro emendamento venisse approvato, sarebbe cosa buona e giusta, perché si darebbe una risposta positiva agli enti locali, ai cittadini e, soprattutto, ad uno sviluppo ecosostenibile (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo, dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Verdi-L'Ulivo*).

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

GIORGIO PASETTO. Vorrei richiamare l'attenzione del sottosegretario, facendo seguito all'intervento del collega Carbonella, per dire molto semplicemente che questo emendamento altro non è che quanto contenuto nel documento di pro-

grammazione economico-finanziaria; inoltre, esso altro non è che il contenuto di un ordine del giorno accolto come raccomandazione dal Governo. Ci troviamo, dunque, di fronte ad un'inadempienza da parte del Governo e della maggioranza. Tutti gli interventi non fanno altro che far riferimento al documento di programmazione economico-finanziaria, che stabiliva la necessità di trovare risorse per il settore del trasporto pubblico locale, per coprire sia i problemi inerenti al costo del lavoro, sia quelli relativi agli investimenti per i mezzi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 23.11, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	397
<i>Votanti</i>	396
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	199
<i>Hanno votato sì</i>	167
<i>Hanno votato no</i> ..	229).

Prendo atto che gli onorevoli Perrotta e Santori non sono riusciti ad esprimere il proprio voto.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mascia 23.2.

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

ETTORE ROSATO. Questi emendamenti si riferiscono ad un articolo particolarmente importante del provvedimento al nostro esame, che riguarda tutte le norme relative al trasporto pubblico locale. Ci chiediamo cosa c'entri questa materia con un decreto-legge che si definisce « mille proroghe ». Ad ogni modo, riconosciamo l'urgenza di provvedere a normare alcune di tali questioni e soprat-

tutto di provvedere a trasferire alle regioni le risorse necessarie per migliorare il trasporto pubblico locale.

Anch'io leggevo con sorpresa le dichiarazioni rilasciate dal Presidente Berlusconi, dopo una conferenza stampa sul tema delle infrastrutture e, più in generale, su tutto quanto riguarda le deleghe del ministro Lunardi.

Leggevo con meraviglia queste dichiarazioni, perché mi sembravano quelle di un Presidente del Consiglio appena nominato. Nel suo intervento, in particolare, egli richiama una situazione, che è stata ereditata, difficilissima. Sono due anni e mezzo che questo Governo sta lavorando e mi chiedo se questo è il modo con cui il Governo intende interpretare il suo ruolo di arbitro, con riferimento ad una serie di situazioni che hanno visto scendere in piazza migliaia di autotrasportatori, il blocco del traffico in grandi metropoli e gravi disservizi provocati perché il Governo non ha mai rappresentato le esigenze del rinnovo contrattuale ed oggi ne ravvisiamo le conseguenze.

Per quanto riguarda le disposizioni dell'articolo in esame, è stata prevista la spesa di euro 337.500.000 per l'anno 2004 e di euro 214.300.000 annui a decorrere dall'anno 2005. Con un emendamento del Senato, sono state apportate alcune modifiche relativamente alle risorse che risultavano necessarie al miglioramento del trasporto pubblico.

Abbiamo cercato, nel corso dei nostri interventi (sono stati numerosi i colleghi intervenuti su questo tema), di convincere il Governo a ripristinare le risorse eliminate nel corso dell'esame al Senato. È una questione di logica, perché non si può attaccare l'operato del precedente Governo, così come fa il Presidente del Consiglio, senza porre in essere atti successivi. Se il trasporto pubblico locale rappresenta veramente un'emergenza, una priorità di questo paese, non si può che rispondere con adeguati finanziamenti.

Sono numerose le questioni concernenti il trasporto pubblico locale che non trovano risposta: mi riferisco alle osservazioni ed alle sollecitazioni, sollevate nel

corso dell'esame del disegno di legge finanziaria (in quella sede, abbiamo chiesto il varo di provvedimenti di defiscalizzazione), nonché alle richieste degli enti locali (al riguardo, sono stati richiesti i 123 milioni di euro che non sono stati più previsti in seguito all'approvazione dell'emendamento al Senato per migliorare e garantire un miglior servizio della viabilità all'interno delle città). Non vi è, inoltre, un rapporto serio con le regioni, con riferimento a tale vicenda.

Ho preso atto con soddisfazione delle dichiarazioni del gruppo di Alleanza nazionale che ha risolto una questione che poteva essere veramente difficile sotto il profilo dei rapporti tra lo Stato e le regioni a statuto speciale, a proposito del ritiro da parte del Governo dell'emendamento 23.17.

Ciò non toglie che, rispetto alla situazione attuale, è necessario contemplare un nuovo ruolo e ridisegnare una riforma complessiva del trasporto pubblico locale (il Presidente del Consiglio non sa nemmeno che, in sede di Commissione trasporti, è iniziata la discussione di un provvedimento d'iniziativa del gruppo dell'UDC e mi meraviglia che nelle sue dichiarazioni non faccia riferimento al fatto che si stia già lavorando su questo tema, come se amministrasse sulla luna), a fronte di una complessità di trasferimenti finanziari che deve riguardare le regioni: le risorse devono essere destinate dallo Stato a queste ultime per la copertura completa del contratto di lavoro (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, sono favorevole all'emendamento presentato dall'onorevole Mascia ed anzi, se mi permette, vorrei sottoscriverlo.

Il collega Rosato ha giustamente rilevato l'eterogeneità delle norme prevista nel decreto-legge cosiddetto « milleproroghe ». Siamo di fronte ad un provvedimento che

è una sorta di finanziaria di riserva, di serie B, un po' come il mercato d'autunno calcistico sta a quello dei mesi estivi...

PRESIDENTE. Non tocchi l'argomento...

ALFONSO GIANNI. Tra me e lei si può fare, perché piangiamo attorno alla stessa pianta.

Ma, ogni tanto, compare una norma che ci sta a cuore. Per questo ritengo sia opportuno sostenere la collega Mascia con molta energia.

Siamo di fronte ad una tipica vicenda, tutt'altro che conclusa, che attiene al conflitto sociale in atto in questo paese: un'intera categoria, quella degli autoferrotranvieri, è scesa in sciopero. Inizialmente, qualcuno aveva pensato di poter giocare la carta della contrapposizione tra gli interessi dei cittadini e quelli degli autisti dei mezzi pubblici. Tuttavia, questa carta è stata spuntata; infatti, un noto quotidiano italiano ha condotto un'indagine che testimonia, almeno nel contesto milanese, che la maggioranza dei cittadini-utenti ha condiviso e condivide le ragioni dello sciopero degli autoferrotranvieri.

D'altro canto, per quanto il Presidente del Consiglio, Berlusconi, insista nel sovrapporre alla realtà concreta materiale una sorta di pellicola *matrix*, dove le cose sono disegnate in modo del tutto virtuale, basta che chiunque - elettore della Lega, di Alleanza nazionale o di Forza Italia - ficchi le mani nelle proprie tasche per accorgersi che c'è poco per tutti. Di ciò si sono accorti gli autoferrotramvieri e, per tale motivo, non accettano l'aumento di 81 euro, chiedendone almeno 106, che costituisce il minimo comprensibile e civile - come da richiesta sindacale tradizionalmente moderata, anzi moderatissima - ed è per ciò che proponiamo questo emendamento che riconduce l'aumento alla cifra richiesta dalle organizzazioni sindacali.

Tra l'altro, in tale proposta emendativa chiediamo anche una diversa copertura in quanto l'intento di scaricare gli incrementi per i guidatori del trasporto pubblico sulle spalle o sulle tasche dei cittadini che

usano il trasporto privato, aumentando l'accisa sulla benzina, costituisce evidentemente l'estremo tentativo di contrapporre interessi popolari ad altri interessi popolari. Questo meccanismo così banale e così rozzo va disvelato!

Dunque, proponiamo che la copertura per un maggiore trasferimento monetario nelle tasche degli autoferrotranvieri — cioè di coloro che si occupano del decongestionamento del traffico e che garantiscono la mobilità urbana per il professionista come per l'operaio, per la casalinga come per il nullafacente — ricada sulle tasche delle imprese, le quali hanno goduto di straordinari trasferimenti da parte dello Stato senza garantire nulla dal punto di vista dell'aumento della produttività e della produzione.

È ovvio che ciò che propongo è una redistribuzione della ricchezza prodotta, una volta tanto, invertendo la tendenza in atto a favore del lavoro dipendente, di coloro che non arrivano neppure ai 1.000 euro al mese che, per di più, non possono — essendo a reddito fisso — evadere le tasse e che, quindi, non possono, neanche se lo volessero, accettare il suggerimento del Presidente del Consiglio (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista*).

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

SESA AMICI. Signor Presidente, se ci fosse ancora bisogno di capire l'assurdità della discussione che stiamo svolgendo, basterebbe leggere testualmente il titolo di questo articolo 23: « Finanziamento del rinnovo contrattuale per il settore del trasporto pubblico locale, proroga di termine in materia di servizi di trasporto pubblico regionale e locale e differimento del nuovo regime di ricorsi in materia di invalidità civile ».

Si tratta di una serie di argomenti, tutti inseriti nell'articolo 23, che poco hanno a che vedere con la tecnica legislativa della proroga termini e che, come poc'anzi ricordava il collega Alfonso Gianni, riguar-

dano materie di rilevante contenuto e di grande impatto sociale.

Che cosa è accaduto nelle settimane scorse? L'opinione pubblica italiana, soprattutto le donne italiane, sono state bombardate da parte della maggioranza e, in particolare, dal Presidente del Consiglio dei ministri con l'argomento che, essendo buone massaie, saranno oggi in grado di trovare, con l'introduzione dell'euro, il modo di spendere meno; e ciò, quasi a testimoniare questa specie di ossessione — che tuttavia sarà un argomento di campagna elettorale — che gran parte dei disastri dell'economia italiana derivano proprio dall'introduzione della moneta unica.

Ebbene, quando si potrebbe dimostrare esattamente il contrario, il Governo pone in essere un'operazione grave, soprattutto perché non dice la verità; e la verità è che, a fronte di un conflitto che si è aperto sulla questione del rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri, si decide che il costo di questo rinnovo, che avrebbe bisogno di ben altro, sia coperto attraverso l'aumento dell'accisa sulla benzina. Forse, se s'interrogassero quelle brave massaie, le stesse risponderrebbero in maniera molto semplice, anche perché tutti sanno che nella filiera dei prezzi la fonte originaria del loro aumento spesso deriva dall'aumento della benzina la quale oggi è pagata in dollari e questi si sono deprezzati rispetto all'euro di oltre il 20 per cento.

Questa è una verità che si percepisce e non è, quindi, quella virtuale ma quella reale. E ciò potrebbe oggi determinare una riduzione del costo della benzina per le tante famiglie che sono spesso costrette ad utilizzare il mezzo privato, forse anche per fare il giro dei mercati. Oggi, in maniera surrettizia, e non corretta, si utilizza quella riduzione del prezzo per pagare il contratto degli autoferrotranvieri, che certamente sta a cuore anche a noi, ma ad esso si poteva trovare altra copertura, sulla quale ci potevamo anche accordare.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Mascia 23.2, 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>	418
<i>Votanti</i>	417
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	209
<i>Hanno votato sì</i>	178
<i>Hanno votato no</i> ..	239).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Raffaldini 23.4 e Rosato 23.12.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, continuo ad intervenire al fine di spiegare le ragioni di questi nostri emendamenti. Il trasporto pubblico locale non è questione di destra o di sinistra, ma rappresenta uno di quei servizi indispensabili che un buon amministratore deve saper fornire ai propri cittadini.

Come dicevo prima, noi avevamo visto con favore ed interesse la previsione di risorse finanziarie inserita nel provvedimento prima che lo stesso venisse modificato dal Senato. Una parte di queste, 214 milioni di euro, dovevano servire per soddisfare le esigenze di quota parte del Governo da destinare al pagamento del contratto di lavoro, compreso l'aumento previsto; un'altra parte, 123 milioni di euro, potevano essere disponibili fin dal prossimo anno per migliorare in maniera sensibile la qualità del servizio offerto che, fra l'altro, è richiesta a gran voce in particolare dall'ANCI, atteso che per i sindaci si pone quotidianamente il problema — che emerge dalle continue segnalazioni rivolte dai cittadini alle varie circoscrizioni e agli assessorati — in ordine ad un servizio che è uno di quelli che riguarda più da vicino i cittadini.

Nonostante vi sia una legge di riforma, approvata nel 1997, non siamo ancora

riusciti a raggiungere gli obiettivi da essa individuati. Infatti, numerosi problemi di natura strutturale, organizzativa e finanziaria restano ancora insoluti. L'obiettivo primario, non ancora raggiunto, consiste nel miglioramento profondo del sistema, avvicinandosi agli standard europei e cercando di decongestionare le nostre metropoli e le nostre aree urbane dall'uso di veicoli inquinanti, che costringe spesso le regioni e i comuni ad adottare provvedimenti di blocco della circolazione per tentare di far rientrare i livelli di inquinamento nei limiti previsti dalla legge. Tali limiti in questi anni sono stati stabilmente e sistematicamente superati, spesso in tutte le stagioni.

Dobbiamo tenere conto di ciò, e del fatto che nelle aree urbane e metropolitane vive e lavora l'80 per cento della popolazione del paese. Riteniamo che l'emendamento in esame costituisca una proposta saggia, che tende a ricollocare le risorse su una questione centrale per lo sviluppo del paese. La disposizione in esame, alla cui copertura si fa fronte tramite l'aumento delle accise sul carburante, va pertanto finalizzata al miglioramento della qualità del trasporto pubblico *(Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo)*.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, affrontando il problema del trasporto pubblico locale, il Presidente del Consiglio ha l'occasione di iniziare subito a lavorare sulla base di quanto egli ha affermato oggi in una conferenza stampa. Va tuttavia rilevato che il nostro Presidente del Consiglio è abituato a dire una cosa nei giorni pari e a disdirlo nei giorni dispari. Richiamo un esempio concreto al riguardo: al termine di una durissima vertenza sindacale, il Governo ha previsto con il decreto-legge in esame, emanato lo scorso 24 dicembre (giorno pari), lo stanziamento di risorse per il contratto degli autoferrotramvieri, disponendo per la co-

pertura l'aumento di 1,7 centesimi dell'accisa sulla benzina. In tal modo venivano coperti il 2004, il 2005 e gli anni successivi. Tale decreto è stato modificato al Senato, su proposta del Governo, che lo ha trasmesso alla Camera il 29 gennaio (giorno dispari) radicalmente modificato, riducendo di 123 milioni 200 mila euro, pari a 245 miliardi di vecchie lire annui, gli stanziamenti per gli anni a decorrere dal 2005. La motivazione fornita per tale riduzione è che il ministro dell'economia ha sbagliato i conti sul gettito derivante dall'aumento dell'accisa (si tratta di un ulteriore caso di finanza creativa).

Se fosse vero che i conti sul gettito dell'accisa erano errati per 230 miliardi di vecchie lire annui, la capacità di contabilizzare da parte del ministro dell'economia sarebbe inaffidabile e vi sarebbe un decreto-legge vigente privo di adeguata copertura finanziaria per il 2004, in assenza del gettito previsto; se non fosse vero, e il gettito dell'accisa fosse quello previsto dal decreto-legge, il Governo stabilizzerebbe le risorse a decorrere dal 2005, decurtandole di 230 miliardi di vecchie lire annui.

Perciò, noi chiediamo che in questo caso sia ripristinato il testo originario del decreto-legge, la cui prima firma è del Presidente del Consiglio dei ministri Berlusconi, che le risorse ulteriormente liberate rimangano al settore, per investimenti, e che venga affrontato sia il problema della spesa corrente — il contratto dei lavoratori — sia il problema della spesa per investimenti.

Nelle nostre città la mobilità sostenibile è infatti uno dei problemi essenziali che i cittadini vivono. Siamo prossimi ad una emergenza permanente. La congestione, l'inquinamento e gli incidenti stradali si concentrano nelle aree urbane e le risorse investite da parte di questo Governo sono sempre più scarse. È urgente un piano straordinario e duraturo di interventi per la mobilità sostenibile.

Per questo, più volte noi abbiamo proposto una politica che aumenti, in modo permanente e consistente, le risorse da destinare al trasporto pubblico locale. In tal modo, possono essere aumentati i tra-

sferimenti alle regioni da investire nel trasporto rapido di massa, in veicoli a basso impatto ambientale, nella sostituzione del parco autobus vetusto, nelle nuove tecnologie applicate ai sistemi di circolazione, di sosta e di informazione ai cittadini, nel rilancio del trasporto ferroviario regionale, che rischia il degrado, nel sostegno a modelli innovativi di distribuzione delle merci nei centri storici. È poi necessaria l'introduzione di modifiche fiscali per lo sviluppo del trasporto pubblico quali, ad esempio, la abrogazione dell'IVA sui contratti di servizio pubblico e la defiscalizzazione degli abbonamenti annuali. Queste sono le nostre proposte precise, che noi chiediamo di approvare, a partire dall'accoglimento di questo emendamento che ripristina il testo originario del decreto-legge firmato Berlusconi.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Mi pare che su questo emendamento i colleghi della maggioranza potrebbero dimostrare un'apertura e non essere rigidi come hanno fatto fin qui. Questo vale anche per il Governo. Di fatto — come diceva il collega Raffaldini — gli emendamenti in esame riportano il testo alla definizione precedente, quella contenuta nel decreto-legge emanato dal Governo. Diversamente, quella che si conduce è un'operazione molto grave e seria.

Tutti noi siamo d'accordo sulla necessità di aumentare le risorse a favore del trasporto pubblico locale. Qui non si tratta di prevedere maggiori oneri per lo Stato, ma solo di aumentare l'accisa sulla benzina per finanziare il rinnovo del contratto. Per come è formulato il decreto, è chiaro che l'accisa sulla benzina crea risorse per 337 milioni 500 mila euro all'anno. L'operazione che il Governo realizza con questa modifica è la seguente: per il 2004 si attribuiscono queste risorse; dal 2005 in poi si pratica un taglio ma non si diminuisce l'accisa sulla benzina. Ri-

mane invariato l'aumento dell'accisa sulla benzina mentre il trasferimento per il trasporto pubblico locale diminuisce di 123 milioni di euro, equivalenti a 250 miliardi di lire. È un colpo durissimo a fronte dei costi e dei problemi che hanno le aziende ed i comuni delle nostre città. Vi pregherei di pensarci e di riflettere, per riportare il testo alla formulazione originaria (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Raffaldini 23.4 e Rosato 23.12, non accettati 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	412
Maggioranza	207
Hanno votato sì	182
Hanno votato no ..	230).

Che cosa sono queste grida di dolore... ?

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Sardelli 23.1, Raffaldini 23.5 e Pasetto 23.13.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, rispetto alla conferenza stampa che ha tenuto oggi il Presidente del Consiglio, il quale ha ripetuto di essersi trovato con un'eredità terribile, ossia pari a niente, vorrei ricordare solo alcuni dati, perché altrimenti un navigatore rischia di non sapere in quant'acqua naviga.

In Italia è aperto il più grande cantiere europeo, quello dell'alta velocità e alta capacità ferroviaria, con 40 mila miliardi di lire stanziati dal Governo dell'Ulivo, il quale ha anche stanziato per i porti nel 2000 e nel 2001 tremila miliardi; aggiungo che gran parte dei lavori sono completati.

Agli aeroporti sono stati destinati mille miliardi, di cui il 60 per cento al Sud. Per metropolitane e tranvie — veniamo al dunque — sono stati attivati dal Governo dell'Ulivo 12 mila miliardi delle vecchie lire. Per il rinnovo delle concessioni autostradali sono state previste migliaia e migliaia di miliardi delle vecchie lire. Questa è l'eredità, ricca, che ha ricevuto il Presidente del Consiglio Berlusconi !

Ora, se volessimo individuare una situazione emblematica del caos istituzionale in cui versa il paese, quella dei trasporti sarebbe la più indicativa: una miscela di problemi volutamente irrisolti, di irresponsabilità politiche, di insipienze, che sta stravolgendo un settore strategico della vita dei cittadini. Cito la questione del trasporto pubblico locale, ma anche la questione — delle ultime ore — dell'Alitalia, rispetto alla quale, dietro contrasti politici tra ministri di questo Governo, emergono espressioni come cessazione dell'attività, liquidazione, smembramento, commissariamento. Ma sono irresponsabili queste posizioni e queste proposte ! Vediamo cosa succederà nelle prossime settimane nelle ferrovie, disarticolate per procedere a nomine da parte del Governo. Insomma, questa è la situazione.

Vorrei concludere, ancora una volta, con un esempio specifico di cui dovrebbe parlare il Presidente del Consiglio nella conferenza stampa. Cito dal quotidiano *Il Giornale* un'intervista ad Albertini sui famosi 192 milioni di euro destinati a Milano per completare le metropolitane. In essa egli dice che la politica e la pubblica amministrazione devono essere al servizio dei cittadini e non viceversa. Poi vi è la domanda: ma a proposito di amministrazione e politica, Berlusconi le organizzerà un incontro con Tremonti per i famosi soldi a Milano ? Risposta di Albertini: più che incontri vorrei l'assegno. Parla di concretezza milanese ? Per il momento, l'assegno l'ho staccato io — dice Albertini —, solo io, venerdì sera, per partecipare alla cena di Forza Italia: duemila euro ! E come gesto simbolico l'ho anche fotocopiato.

Questa è la situazione e in questi giorni il Presidente Berlusconi, di fronte alle reiterate richieste dei milanesi e dei lombardi, risponde: non posso mantenere l'impegno che ho preso, la mia parola non vale più; al massimo — come può dire un sottosegretario — accoglierò il vostro appello come una raccomandazione. Ma Berlusconi e Lunardi non mantengono le parole date e i *leader* milanesi del centro-destra non difendono né i milanesi, né i lombardi. Questo è in concreto il centro-destra, a Roma e a Milano (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

GIORGIO PASETTO. Il Presidente, il sottosegretario e i colleghi si chiederanno perché tanta ostinazione su questo emendamento. Su tale questione non siamo soltanto noi ad intervenire. Su tale questione l'associazione nazionale dei comuni, l'insieme delle aziende del pubblico trasporto, sia quelle guidate dal centrosinistra sia quelle guidate dal Polo, così come i comuni, reclamano un atto di giustizia chiedendo la restituzione delle risorse che erano state assegnate a questo comparto.

Da dove nasce tale questione? Il Governo ha la memoria corta, perché non tiene conto che questo problema nasce durante le feste natalizie, all'interno di un grande conflitto sociale che riguarda il contratto dei lavoratori del settore, la paralisi delle nostre città e — come è stato già sottolineato in quest'aula — l'inquinamento permanente delle città per un carico che non può essere soddisfatto dal servizio del trasporto pubblico locale. Siamo qui a difendere il trasporto pubblico locale, siamo qui a difendere la qualità della vita nelle nostre città, siamo qui a difendere il diritto alla salute e alla mobilità dei nostri cittadini. Ebbene, che cosa è successo? Di fronte a quel conflitto, dopo aver detto «no» nella legge finanziaria, dopo aver detto di no nel «decreto», si è intervenuti con un provve-

dimento solo quando il tessuto sociale, la contestazione, sostanzialmente la paralisi del trasporto hanno richiesto un intervento.

Riguardo a questa misura, come diceva il collega Raffaldini, il Governo dice: in realtà abbiamo sbagliato i conti. Non è così, perché questa posta era fissata per il 2004! La realtà è che sono state sottratte risorse, una parte delle quali, per intesa con le associazioni, doveva essere destinata al rinnovo del contratto. Ma senza un investimento in infrastrutture, in mezzi, in autobus, in tram, sostanzialmente si destina quel settore alla paralisi! Questa è la verità! Questo sistema si regge sull'impegno e sullo sforzo dei lavoratori e non si può pensare che si tratti soltanto del costo del lavoro: occorrono interventi nelle infrastrutture, occorre acquistare i mezzi, occorre una qualità e un numero di mezzi tali da soddisfare le esigenze del trasporto pubblico locale!

Questa motivazione relativa all'accisa non è vera, non è fondata, perché sappiamo benissimo che quella parte — i famosi 130 miliardi — sono stati riutilizzati dal Tesoro per altre poste, per coprire altri bisogni ai quali il Governo non era in grado di far fronte! Questa è la verità! La verità è che si tratta di una sottrazione di risorse che erano frutto di un'intesa non soltanto con quel comparto, ma soprattutto con i lavoratori!

Credo vi sia una grande responsabilità, altro che le assicurazioni del Governo e in modo particolare del «tuttologo» Berlusconi! La verità, signor sottosegretario, è che voi vi accingete a riaprire una questione che ci porterà di nuovo al conflitto all'interno delle nostre città e, soprattutto, ci porterà alla paralisi. Avete abbandonato questo settore, che è un settore fondamentale per la vita e lo sviluppo delle nostre realtà urbane (e non soltanto di queste).

Avevamo chiesto ed ottenuto — con quella misura che poi, sostanzialmente, ricade indirettamente sui cittadini — un intervento per far fronte all'insieme dei problemi di questo comparto. La verità, signor sottosegretario, è che ai problemi di questo settore — come del resto di tutto il

comparto industriale del paese — non potete pensare di far fronte soltanto con il costo del lavoro. In questo caso, i lavoratori hanno avuto meno arretrati di quanti il contratto riconosceva loro. Sono state le aziende e la categoria a fare uno sforzo e il Governo oggi si assume una grave responsabilità. Se l'è assunta al Senato, se la assume nuovamente qui alla Camera: quella di sottrarre sostanzialmente 123 milioni di euro che sono vitali, sono essenziali per il settore. Faccio appello a coloro che sono sensibili nei confronti di questo comparto all'interno della maggioranza — ne vedo pochi —, perché, ripeto, una misura così limitata era pur tuttavia una misura fondamentale e necessaria per questo settore (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, condivido quanto è stato espresso con passione, oltre che con grande rigore, dai colleghi che mi hanno preceduto.

Desidero intervenire anch'io per sottolineare come la politica della mobilità di questo Governo sia assolutamente in ritardo rispetto alle reali necessità, e si riveli veramente inadeguata, visto il vero e proprio dramma in cui si trovano le nostre città ed il comparto nel suo complesso.

In questa sede sono stati evidenziati anche i problemi del contratto e della gestione dei rapporti con i lavoratori operanti in questo settore, ma non intendo dilungarmi su tale aspetto, poiché è stato già detto molto al riguardo. Vorrei utilizzare il tempo a mia disposizione, invece, per sottolineare che siamo di fronte ad un problema che deve essere assolutamente risolto: invertire il *trend* di crescita della percentuale degli spostamenti effettuati su mezzi motorizzati privati. Infatti, vorrei ricordare che essi coprono ben l'85 per cento del totale della mobilità, con una perdita per il trasporto pubblico di 5 milioni e 500 mila passeggeri per chilometro negli ultimi vent'anni, così come

confermato dai dati sia dell'Organizzazione mondiale della sanità, sia di Legambiente.

Sappiamo che il traffico è uno dei maggiori responsabili dello smog cittadino, e l'incapacità di affrontare il problema con interventi e strumenti adeguati comporta il rischio — anzi, ormai quasi la certezza — del mancato rispetto degli accordi internazionali stabiliti nel Protocollo di Kyoto (come ho già sottolineato nel corso di un mio precedente intervento), il quale prevede la riduzione del 6,5 per cento delle emissioni di gas climalteranti rispetto al 1990, mentre si è registrato addirittura un aumento delle stesse del 5 per cento.

Inoltre, valutiamo anche i dati che sono indicati, in maniera netta e chiara, nel IV Rapporto sui costi ambientali e sociali della mobilità in Italia, elaborato dall'associazione Amici della terra e da Trenitalia. Tali dati, signor Presidente, mostrano una fotografia impietosa di quanto sia sbagliato l'attuale modello di mobilità. Esso comporta un costo di 64 milioni di euro annui per il trasporto delle persone, imputabile per oltre il 95 per cento al trasporto privato: si tratta di un aspetto che forse andrebbe tenuto, in maniera approfondita, in maggiore considerazione.

La stessa Associazione nazionale comuni italiani (ANCI) ha più volte invitato l'amministrazione centrale a prevedere, come abbiamo sostenuto numerose volte oggi, interventi e risorse strutturali per consentire agli enti locali una riconversione sostenibile della mobilità in ambito urbano, attraverso la realizzazione di piani urbani della mobilità, il rinnovo — anche questo è stato già detto — del parco autobus, la realizzazione di infrastrutture per il trasporto rapido di massa, i parcheggi di interscambio, la mobilità ciclistica e l'uso di applicazioni tecnologiche per il controllo della circolazione, come del resto già avviene in altri paesi.

Insomma, si tratta di promuovere politiche attive per il controllo della gestione della domanda di mobilità. C'è bisogno di un piano nazionale della sicurezza stradale — anche l'ANCI l'ha sottolineato —, come dell'utilizzo di carburanti non in-

quinanti. Per fare tutto ciò — e concludo — è necessaria l'istituzione di un fondo per la mobilità sostenibile nelle aree urbane, finalizzato, appunto, alla realizzazione di un piano di interventi che si presenta complesso ed anche molto costoso. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Zanella.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, voglia scusare la nostra insistenza, ma vorremmo fare breccia nei colleghi della maggioranza affinché riflettano su questo emendamento di buon senso.

Avete aumentato l'accisa sulla benzina adducendo a motivo dell'aumento che i conseguenti introiti sarebbero andati al trasporto pubblico locale; ora, invece, tagliate una parte consistente di quegli introiti. Non si capisce! Guardate che abbiamo un sistema dei trasporti al collasso: anche Alitalia sta andando a gambe all'aria! Lo denunciate continuamente anche voi, ma non potete limitarvi alle denunce: dovete affrontare il problema!

Potrei dirvi anche del trasporto marittimo e della flotta. Ora ci sono grandissime difficoltà nelle città, nel trasporto pubblico locale. Perché fate questa operazione? Perché questo taglio che aggraverà ancora di più i problemi? Dove allocate le risorse che qui tagliate? Guardate che l'operazione dell'abolizione delle tasse sulle grandi eredità l'avete già fatta: non usate anche questi soldi per operazione siffatte (*Commenti del deputato Rizzi*)!

PRESIDENTE. Onorevole Mazzarello, concluda.

GRAZIANO MAZZARELLO. Correggete la vostra impostazione ed usate quei soldi per rinnovare il trasporto pubblico locale!

PRESIDENTE. Onorevole Mazzarello, lei ha già dato consigli importanti.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Sardelli 23.1, Raffaldini 23.5 e Pasetto 23.13, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	389
Votanti	388
Astenuti	1
Maggioranza	195
Hanno votato sì	165
Hanno votato no ..	223).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 23.14, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	392
Votanti	391
Astenuti	1
Maggioranza	196
Hanno votato sì	171
Hanno votato no ..	220).

Prendo atto che l'onorevole Testoni non è riuscito a votare.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mascia 23.3, 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	380
Votanti	360
Astenuti	20
Maggioranza	181
Hanno votato sì	145
Hanno votato no ..	215).

Prendo atto che l'onorevole Sanza non è riuscito a votare.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Raffaldini 23.6.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, non mi dilungherò: vorrei soltanto capire.

Nel comma 3-bis dell'articolo 23 del decreto-legge compare il termine « automobilistici », che non si rinviene, di norma, nel decreto legislativo n. 422 del 1997 sul trasporto pubblico locale (e nelle successive modificazioni ed integrazioni). Non si comprende bene se con tale termine si voglia alludere al noleggio con conducente, al filobus, alla tranvia o all'autobus. Desidererei avere un chiarimento al riguardo.

Colgo l'occasione per accennare all'odierna conferenza stampa del Presidente del Consiglio Berlusconi. Di fronte al dramma del settore, di fronte al dramma che le città vivono a causa della congestione da traffico e della conseguente impossibilità di muoversi in sicurezza e salvaguardando la salute delle persone — di fronte ad un dramma di tale portata, che è stato più volte segnalato all'attenzione del Governo —, sapete quali proposte ha avanzato, oggi, il Presidente Berlusconi?

Egli ha proposto di convocare un primo tavolo, un secondo e poi un terzo. La domanda è la seguente: conosce il problema, sì o no? Dopo tre anni, deve farsi ancora un'opinione? Ma dove è stato? Non ha idee e proposte? Dov'era un mese fa quando le regioni, i sindaci, le aziende, il sindacato discutevano, vicino al suo ufficio a palazzo Chigi, sulla vertenza degli autoferrotranvieri? Dov'era quando hanno tagliato le risorse ai comuni e alle regioni? Dov'era quando Tremonti, che per mesi ha predicato di abolire l'IRAP in una notte, l'ha introdotta, con effetti retroattivi, sui contributi pubblici ricevuti dalle aziende di trasporto per il ripiano dei disavanzi?

Ben venga, a questo punto, il fatto che Berlusconi si svegli, finalmente, ma smetta di fare chiacchiere, di far teatrino! Prenda

di petto i problemi e porti soluzioni (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 23.6, 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	402
Votanti	399
Astenuti	3
Maggioranza	200
Hanno votato sì	171
Hanno votato no ..	228).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Detomas 23.7, Olivieri 23.9 e Boato 23.16.

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

LUIGI OLIVIERI. Signor Presidente, con gli identici emendamenti in esame, riguardanti le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano, chiediamo di salvaguardare la specificità della competenza primaria legislativa secondo quanto previsto dai rispettivi statuti (quindi, non solo del Trentino-Alto Adige, della Valle d'Aosta, del Friuli-Venezia Giulia, della Sardegna e della Sicilia), affinché le prerogative di competenza legislativa primaria siano conservate, come è sempre stato.

È la classica norma di salvaguardia che dovrebbe incontrare l'unanime consenso da parte dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Detomas 23.7, Olivieri 23.9 e Boato 23.16, non accettati 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>	399
<i>Votanti</i>	393
<i>Astenuti</i>	6
<i>Maggioranza</i>	197
<i>Hanno votato sì</i>	175
<i>Hanno votato no</i> ..	218).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Detomas 23.8 e Olivieri 23.10.

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

GIUSEPPE DETOMAS. Signor Presidente, anche in questo caso la motivazione degli emendamenti presentati è essenzialmente tecnica e nasce dalla necessità di salvaguardare lo statuto di autonomia e le norme di attuazione, quindi, l'impianto autonomistico delle regioni a statuto speciale che, nel caso specifico, hanno una competenza legislativa primaria.

Onde evitare sovrapposizioni normative e illegittimità costituzionali nell'ipotesi di invasione di competenze da parte dello Stato nelle materie per le quali esiste questa competenza garantita costituzionalmente, invito il Governo e la maggioranza ad approvare questo emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Detomas 23.8 e Olivieri 23.10, non accettati 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>	396
<i>Votanti</i>	395
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	198
<i>Hanno votato sì</i>	167
<i>Hanno votato no</i> ..	228).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 23.15.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, mi rivolgo al sottosegretario Ventucci: sarei disponibile a valutare una riformulazione del mio emendamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, il Governo ha espresso parere contrario sull'emendamento in esame. Tuttavia, se il collega Pasetto e gli altri firmatari ne accettano una riformulazione, ovviamente il parere diventa favorevole.

L'emendamento dovrebbe essere riformulato in questi termini: viene eliminato il riferimento temporale (« entro il 31 dicembre 2004 ») e viene sostituita l'espressione « emana un decreto volto ad individuare le risorse », con l'espressione « provvede annualmente alla ricognizione ed individuazione delle risorse al fine di emanare provvedimenti ». Il Governo esprimerebbe un parere favorevole sull'emendamento, qualora venisse così riformulato, sperando che queste risorse non vadano poi ad incidere sulla spesa corrente. Volevo specificare che la somma autorizzata per il trasporto pubblico locale per l'anno 2004 va considerata come misura *una tantum*, mentre per quanto riguarda gli anni successivi si tratta di calcoli attuariali rispetto alle differenziazioni nell'uso della benzina a favore del gasolio.

PRESIDENTE. Prendo atto che il relatore concorda e che i presentatori dell'emendamento Pasetto 23.15 accettano la riformulazione proposta dal Governo.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 23.15, nel testo riformulato, accettato dalla Commissione e dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	410
<i>Votanti</i>	409
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	205
<i>Hanno votato sì</i>	404
<i>Hanno votato no</i>	5).

Prendo atto che gli onorevoli Deodato e Amato non sono riusciti ad esprimere il proprio voto.

Passiamo alla votazione del subemendamento Armani 0.23.01.1. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Vigni. Ne ha facoltà.

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, stiamo parlando ora di agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie e il subemendamento in questione, così come il successivo, porta le firme, oltre che di parlamentari del centrosinistra, anche di parlamentari della maggioranza (a meno che non siano state ritirate). Lo scopo di questi subemendamenti è di rendere più efficace e più equo il provvedimento che proroga le agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie. Voteremo tra poco un emendamento del Governo che proroga per tutto il 2005 le detrazioni IRPEF per chi ristruttura la propria abitazione — ricordo che nell'ultima finanziaria le agevolazioni erano state previste solo per l'anno 2004 — e abbassa opportunamente l'IVA dall'attuale 20 per cento al 10 per cento. Sull'articolo aggiuntivo presentato dal Governo, per quanto riguarda la proroga delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni, esprimiamo ovviamente un orientamento favorevole, perché corrisponde ad una proposta che noi da tempo

abbiamo avanzato, sia in forma di proposta di legge, sia con emendamenti all'ultima finanziaria (in quella sede il Governo e la maggioranza respinsero questa nostra richiesta; il fatto che oggi invece il Governo stesso la avanzi, naturalmente, ci rende felici).

Pensiamo che questo strumento introdotto nel 1998 dai Governi dell'Ulivo abbia dato risultati talmente positivi da auspicare che vengano rese strutturali le agevolazioni finalizzate in particolare alla qualificazione del patrimonio abitativo. Qui potremmo fermarci, se non fosse che ci sono dei problemi irrisolti nel modo in cui il Governo ha presentato la sua proposta emendativa. Quali sono i problemi irrisolti? Il primo è che le detrazioni IRPEF, che la finanziaria prevedeva al 41 per cento, vengono abbassate, per quanto riguarda gli interventi di ristrutturazione che saranno attuati dalle famiglie e dai privati, al 36 per cento e vengono mantenute invece al 41 per cento per le ristrutturazioni che saranno fatte dalle imprese che poi venderanno i singoli immobili agli acquirenti.

L'altro difetto dell'articolo aggiuntivo del Governo sta nel fatto che abbassa il tetto delle spese detraibili da 60 mila euro, come era previsto nella legge finanziaria, a 48 mila euro. Ebbene, il nostro subemendamento (dico nostro, sottolineando che era stato sottoscritto anche da esponenti della maggioranza) propone, invece, di riportare a 60 mila euro il tetto di spese detraibili ed al 41 per cento le detrazioni IRPEF anche per le famiglie che compiono i lavori di ristrutturazione. È facile capire che questo subemendamento è dettato da una ragione di efficacia, ossia riportare a 60 mila euro il tetto di spese detraibili, e, naturalmente, consente di agevolare non solo interventi di piccola entità, ma anche interventi più strutturali sulle abitazioni.

In secondo luogo, vi è una ragione di equità, perché vi sarebbe una incomprensibile disparità tra un privato che ristruttura direttamente la propria abitazione, ma può detrarre fino ad un tetto di spesa di 48 mila euro, ed un altro privato che acquista la propria abitazione dall'impresa