

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

428.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 FEBBRAIO 2004

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **ALFREDO BIONDI**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	V-XVII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-103

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Preavviso di votazioni elettroniche	1
Disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 355 del 2003: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative (Approvato dal Senato) (A.C. 4653) (Seguito della discussione ed approvazione)	1	<i>(La seduta, sospesa alle 9,45, è ripresa alle 10,10)</i>	1
<i>(Ripresa esame articolo unico - A.C. 4653)</i> .	1	Ripresa discussione - A.C. 4653	2
Presidente	1	<i>(Ripresa esame articolo unico - A.C. 4653)</i> .	2
		Presidente	2
		Ruzzante Piero (DS-U)	2
		Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	2

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Federazione Padana: LNFP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Alleanza Popolare-UDEUR: Misto-AP-UDEUR.

	PAG.		PAG.
<i>(La seduta, sospesa alle 10,15, è ripresa alle 10,45)</i>	2	<i>(Orientamenti del Governo su ipotesi di modifica della legge sulla fecondazione assistita - n. 3-03110)</i>	39
Presidente	2	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	39
Abbondanzieri Marisa (DS-U)	34	Montecchi Elena (DS-U)	39, 40
Acquarone Lorenzo (Misto-AP-UDEUR) ..	12, 28	<i>(Iniziativa per rendere applicabile la nuova legge sulla fecondazione assistita - n. 3-03111)</i>	40
Adduce Salvatore (DS-U)	14	Craxi Bobo (Misto-LdRN.PSI)	40, 41
Albonetti Gabriele (DS-U)	29	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	40
Ascierto Filippo (AN)	17	<i>(Iniziativa per assicurare ai comuni le stesse risorse finanziarie attribuite nel 2003 - n. 3-03114)</i>	41
Banti Egidio (MARGH-U)	30, 34	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	42
Campa Cesare (FI)	9	Stradiotto Marco (MARGH-U)	42
Cima Laura (Misto-Verdi-U)	25	<i>(Occupazione abusiva di uno stabile a Milano da parte di persone senza permesso di soggiorno - n. 3-03115)</i>	43
D'Agrò Luigi (UDC)	17	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	43
Duca Eugenio (DS-U)	8, 17, 22, 27, 33	Verro Antonio Giuseppe Maria (FI)	43, 44
Frigato Gabriele (MARGH-U)	14, 16, 22	<i>(Crisi della Coopcostruttori di Argenta - n. 3-03112)</i>	44
Galli Dario (LNFP)	8	Foti Tommaso (AN)	44, 45
Gibelli Andrea (LNFP)	13	Marzano Antonio, <i>Ministro delle attività produttive</i>	45
Iannuzzi Tino (MARGH-U)	6	<i>(Annuncio del progetto di diminuire il livello globale dei contingenti statunitensi in Europa - n. 3-03113)</i>	46
Lupi Maurizio Enzo (FI)	26	Deiana Elettra (RC)	46, 47
Lusetti Renzo (MARGH-U)	2, 4	Martino Antonio, <i>Ministro della difesa</i>	46
Mazzarello Graziano (DS-U) .	13, 18, 21, 30, 35	<i>(La seduta, sospesa alle 15,50, è ripresa alle 16,10)</i>	48
Panattoni Giorgio (DS-U)	14, 21, 28, 33	Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	48
Raffaldini Franco (DS-U)	4, 11, 29, 35	Sull'ordine dei lavori	48
Realacci Ermete (MARGH-U)	18, 27	Presidente	49
Reduzzi Giuliana (MARGH-U)	23	Panattoni Giorgio (DS-U)	48
Rosato Ettore (MARGH-U)	18	Ripresa discussione - A.C. 4653	49
Ruzzante Piero (DS-U)	10, 21, 29	<i>(Ripresa esame articolo unico - A.C. 4653)</i> .	49
Stradiotto Marco (MARGH-U)	10, 15, 22	Presidente	49
Susini Marco (DS-U)	13, 22, 29	Abbondanzieri Marisa (DS-U)	60, 83
Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	12	Amici Sesa (DS-U)	71
Vianello Michele (DS-U)	5, 7, 15, 24, 31	Armani Pietro (AN)	84
Vigni Fabrizio (DS-U)	3, 19, 32	Banti Egidio (MARGH-U)	51
Zanella Luana (Misto-Verdi-U)	5, 9	Boato Marco (Misto-Verdi-U)	51, 52, 58, 59
Zorzato Marino (FI)	11		
<i>(La seduta, sospesa alle 13,15, è ripresa alle 15)</i>	36		
Interrogazioni a risposta immediata (Svolgimento)	36		
<i>(Attività svolta da un consulente informatico per diverse procure impegnate in indagini sulla criminalità organizzata - n. 3-03108)</i>	36		
Barbieri Emerenzio (UDC)	36, 37		
Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	36		
<i>(Iniziativa normativa per disciplinare l'affidamento di consulenze tecniche da parte delle procure - n. 3-03109)</i>	37		
Ercole Cesare (LNFP)	38, 39		
Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	38		

	PAG.		PAG.
Calzolaio Valerio (DS-U)	82	(Esame ordini del giorno – A.C. 4653)	92
Campa Cesare (FI)	87	Presidente	92
Carbonella Giovanni (MARGH-U)	68	Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	92
Carrara Nuccio (AN)	91		
Chianale Mauro (DS-U)	50	(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 4653) ..	94
Cialente Massimo (DS-U)	65	Presidente	94
Ciani Fabio (MARGH-U)	66	Amici Sesa (DS-U)	95
Crisci Nicola (DS-U)	63	Boato Marco (Misto-Verdi-U)	97
De Laurentiis Rodolfo (UDC)	62	Carrara Nuccio (AN)	98
Delbono Emilio (MARGH-U)	91	D'Alia Giampiero (UDC)	101
Detomas Giuseppe (Misto-Min.linguist.) ...	79	Di Gioia Lello (Misto-SDI)	94
Duca Eugenio (DS-U)	89	Duca Eugenio (DS-U)	99
Franci Claudio (Misto-Com.it)	90	Fontanini Pietro (LNFP)	99
Gamba Pierfrancesco Emilio Romano (AN)	85	Leone Antonio (FI)	98
Gasperoni Pietro (DS-U)	92	Lusetti Renzo (MARGH-U)	97
Gianni Alfonso (RC)	70	Mascia Graziella (RC)	96
Gibelli Andrea (LNFP)	90		
Iannuzzi Tino (MARGH-U)	53, 57, 81	(Coordinamento – A.C. 4653)	101
Leo Maurizio (AN)	84	Presidente	101
Leone Antonio (FI)	90	Bruno Donato (FI), <i>Presidente della I Commissione</i>	101
Lolli Giovanni (DS-U)	67		
Lusetti Renzo (MARGH-U)	55, 61	(Votazione finale ed approvazione – A.C. 4653)	101
Mantini Pierluigi (MARGH-U)	49	Presidente	101
Mazzarello Graziano (DS-U)	73, 77		
Messa Vittorio (AN)	66	Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo	102
Olivieri Luigi (DS-U)	78	Presidente	102
Panattoni Giorgio (DS-U)	53	Carli Carlo (DS-U)	102
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	68, 75	Dell'Anna Gregorio (FI)	102
Raffaldini Franco (DS-U)	72, 74, 78, 79	Duca Eugenio (DS-U)	102
Realacci Ermete (MARGH-U)	59		
Riccio Eugenio (AN)	91	(La seduta, sospesa alle 20,25, è ripresa alle 20,30)	103
Rosato Ettore (MARGH-U)	54, 69, 72		
Ruggeri Ruggero (MARGH-U)	62	Sull'ordine dei lavori	103
Ruta Roberto (MARGH-U)	64	Presidente	103
Ruzzante Piero (DS-U)	83		
Valpiana Tiziana (RC)	88	Ordine del giorno della seduta di domani .	103
Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	79, 85, 89, 90		
Vianello Michele (DS-U)	56, 85	Votazioni elettroniche (Schema) . <i>Votazioni I-XXXV</i>	
Vigni Fabrizio (DS-U)	52, 58, 61, 80, 85		
Zanella Luana (Misto-Verdi-U)	55, 76		

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
 Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,40.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono ottantadue.

Seguito della discussione del disegno di legge S. 2677, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 355 del 2003: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative (approvato dal Senato) (4653).

PRESIDENTE riprende l'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione e delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge.

Avverte che è stata chiesta la votazione nominale.

Preavviso di votazione elettroniche.

PRESIDENTE avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per le votazioni elettroniche.

Sospende pertanto la seduta.

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

Si riprende la discussione.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, propone una riformulazione della parte consequenziale dell'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo.

PIERO RUZZANTE, parlando sull'ordine dei lavori, chiede una breve sospensione della seduta per consentire al Comitato dei nove di valutare la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE, acquisito l'assenso del relatore, sospende la seduta.

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

RENZO LUSETTI invita i deputati del gruppo della Lega nord federazione padana a contribuire all'approvazione dell'emendamento Boato 21.30, del quale richiama le finalità.

FABRIZIO VIGNI sottolinea che, a differenza degli impegni assunti dal Governo, dal 2001 si è registrata una riduzione delle spese destinate alla realizzazione di opere pubbliche.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.30.

RENZO LUSETTI richiama le finalità dell'emendamento Boato 21.31 sottolineandone la ragionevolezza.

FRANCO RAFFALDINI, manifestata netta contrarietà alla scelta del Governo di

disciplinare con norme di rango legislativo il meccanismo di determinazione delle tariffe autostradali, ritiene che l'articolo 21 del provvedimento d'urgenza in esame denoti la mancanza delle risorse necessarie a finanziare le opere che il Governo si era impegnato a realizzare.

MICHELE VIANELLO sottolinea che il Governo si è mostrato incapace di raggiungere gli obiettivi enunciati relativamente alla realizzazione di opere infrastrutturali.

LUANA ZANELLA, nel dichiarare voto favorevole sull'emendamento Boato 21.31, giudica incomprensibili le ragioni per le quali il Governo intende disciplinare con norme di rango legislativo, anziché con provvedimenti di natura amministrativa, la materia delle concessioni autostradali.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.31.

TINO IANNUZZI richiama le finalità dell'emendamento Boato 21.32, sottolineando l'importanza di compiere scelte di ampio respiro per il potenziamento del sistema infrastrutturale del Paese.

MICHELE VIANELLO sottolinea che le modalità di finanziamento del passante di Mestre sono estranee al meccanismo della finanza di progetto, essendo totalmente a carico dello Stato.

EUGENIO DUCA dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Boato 21.32.

DARIO GALLI rileva il carattere clientelare delle concessioni per la gestione di autostrade rilasciate mentre erano in carico i Governi di centrosinistra.

CESARE CAMPA lamenta le contraddittorietà delle considerazioni svolte dal deputato Vianello relativamente alla realizzazione del passante di Mestre.

LUANA ZANELLA, giudicate stravaganti le considerazioni svolte dal deputato Dario Galli, rileva che la politica perseguita dal Governo nei settori dei trasporti e delle infrastrutture si pone in contrasto con la normativa comunitaria vigente in materia.

MARCO STRADIOTTO giudica prive di fondamento le accuse mosse ai Governi di centrosinistra rispetto ai ritardi nella realizzazione del passante di Mestre.

PIERO RUZZANTE sottolinea l'incoerente atteggiamento assunto dai deputati del gruppo della Lega nord federazione padana in occasione delle votazioni di taluni emendamenti, che auspica non si ripeta quando sarà affrontato l'importante tema dei benefici fiscali connessi alle opere di ristrutturazione edilizia.

FRANCO RAFFALDINI ritiene opportuno fare maggiore chiarezza sulle responsabilità per i ritardi nella realizzazione del passante di Mestre, al fine di evitare di ascriverne erroneamente le responsabilità al centrosinistra.

MARINO ZORZATO sottolinea la responsabilità delle amministrazioni locali di centrosinistra per i ritardi nella realizzazione del passante di Mestre.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, ritira l'emendamento 23.17 del Governo.

LORENZO ACQUARONE osserva che in materia di concessioni autostradali le scelte dell'Esecutivo favoriscono gli interessi di grandi gruppi industriali.

ANDREA GIBELLI, nel respingere le accuse di incoerenza mosse dal deputato Ruzzante al gruppo della Lega nord federazione padana, lo invita a riflettere sul deleterio operato dei Governi di centrosinistra.

MARCO SUSINI, osservato che le leggi finanziarie varate dal Governo di centro-

destra hanno destinato minori risorse alle infrastrutture, sottolinea che gli unici grandi cantieri attualmente aperti sono stati avviati dai Governi di centrosinistra.

GRAZIANO MAZZARELLO ritiene che il provvedimento d'urgenza in esame rechi disposizioni inidonee a tutelare gli interessi del Paese.

GIORGIO PANATTONI lamenta che il Governo di centrodestra in materia di infrastrutture ha condotto una politica di riduzione degli investimenti e di aumento dei costi.

GABRIELE FRIGATO sottolinea le contraddizioni esistenti all'interno del gruppo della Lega nord federazione padana.

SALVATORE ADDUCE lamenta il ritardo italiano nel settore delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.32.

MARCO STRADIOTTO, nel sottolineare l'incoerenza delle posizioni assunte dal gruppo della Lega nord federazione padana, precisa che i comuni non hanno alcuna responsabilità per i ritardi accumulatisi nella realizzazione del passante di Mestre.

MICHELE VIANELLO sottolinea che la politica del Governo per la realizzazione delle infrastrutture è volta a favorire gli interessi dei privati.

GABRIELE FRIGATO evidenzia le contraddizioni esistenti nelle posizioni sostenute dal gruppo della Lega nord federazione padana sulla materia oggetto del provvedimento d'urgenza in esame.

LUIGI D'AGRÒ paventa il rischio che, a causa di provinciali polemiche politiche, opere importanti come il passante di Mestre non siano rapidamente realizzate.

EUGENIO DUCA dichiara di non comprendere le ragioni del parere contrario espresso dal rappresentante del Governo sull'emendamento Boato 21.33, che giudica di buon senso.

FILIPPO ASCIERTO giudica ipocrita l'atteggiamento delle forze politiche di centrosinistra a proposito della questione riguardante la realizzazione del passante di Mestre.

GRAZIANO MAZZARELLO ravvisa elementi di evidente iniquità nelle disposizioni di cui all'articolo 21 del provvedimento d'urgenza in esame, lamentando la sottrazione di risorse al trasporto pubblico locale a fronte dell'incremento delle tariffe autostradali.

ETTORE ROSATO dichiara di non comprendere le ragioni del parere contrario espresso dal Governo sull'emendamento Boato 21.33.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.33.

ERMETE REALACCI illustra le finalità del suo emendamento 21.22.

FABRIZIO VIGNI sottolinea che per la celere realizzazione delle infrastrutture bisogna aver riguardo alla qualità dei progetti ed al consenso delle popolazioni interessate.

GIORGIO PANATTONI giudica incoerente l'atteggiamento contrario all'emendamento Realacci 21.22, rispetto alle conclamate istanze federaliste della maggioranza.

GRAZIANO MAZZARELLO stigmatizza il fatto che attraverso gli aumenti dei pedaggi autostradali si intendano finanziare le nuove opere infrastrutturali.

PIERO RUZZANTE richiama i deputati del gruppo della Lega nord federazione

padana ad un atteggiamento più coerente in sede di votazione degli emendamenti.

MARCO SUSINI sottolinea come la politica delle infrastrutture condotta dal Governo di centrodestra sia improntata a centralismo.

EUGENIO DUCA ribadisce che la politica infrastrutturale del Governo appare funzionale al perseguimento di interessi privati.

GABRIELE FRIGATO dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Realacci 21.22.

MARCO STRADIOTTO dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Realacci 21.22, giudicandone ragionevole il contenuto.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Realacci 21.22 ed approva l'emendamento Stradella 21.6; respinge quindi l'emendamento Boato 21.38 ed approva l'emendamento Stradella 21.5.

GIULIANA REDUZZI dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Boato 21.40, di cui richiama le finalità, auspicandone l'approvazione.

MICHELE VIANELLO richiama le finalità dell'emendamento Boato 21.40, volto ad individuare una struttura pubblica che vigili sulla corretta applicazione della normativa in esame.

LAURA CIMA richiama le finalità dell'emendamento Boato 21.40, ispirato ad una logica di riduzione del danno.

MAURIZIO ENZO LUPI giudica strumentali e di stampo sostanzialmente ostruzionistico le critiche rivolte al Governo dai deputati dell'opposizione relativamente alla politica perseguita nel settore dei lavori pubblici.

EUGENIO DUCA lamenta il carattere sostanzialmente truffaldino della politica infrastrutturale del Governo.

ERMETE REALACCI, nel ritenere che sarà necessario scegliere le opere strategiche da realizzare in via prioritaria, sottolinea l'opportunità di potenziare i servizi di trasporto pubblico.

GIORGIO PANATTONI ritiene che l'incremento registratosi nella percentuale di realizzazione di opere pubbliche sia ascrivibile ai finanziamenti deliberati dai Governi di centrosinistra.

LORENZO ACQUARONE sottolinea che la norma recata dall'emendamento Boato 21.40, che giudica di buon senso, si rende necessaria a seguito della trasformazione dell'ANAS in società per azioni.

PIERO RUZZANTE osserva che il provvedimento d'urgenza in esame ha causato divergenze interne alla maggioranza.

MARCO SUSINI rileva che le opere pubbliche già realizzate sono state progettate mentre erano in carica Governi di centrosinistra.

FRANCO RAFFALDINI lamenta la progressiva riduzione degli stanziamenti per la realizzazione di opere infrastrutturali previsti dal bilancio dello Stato.

GABRIELE ALBONETTI invita il Governo a fornire chiarimenti in ordine al presunto intendimento di rilasciare all'ANAS concessioni per la gestione di autostrade.

GRAZIANO MAZZARELLO invita il rappresentante del Governo a chiarire le ragioni della contrarietà manifestata all'emendamento Boato 21.40.

EGIDIO BANTI manifesta condivisione per l'emendamento Boato 21.40.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.40.

MICHELE VIANELLO richiama le finalità dell'emendamento Boato 21.41, paventando le deleterie conseguenze di carattere ambientale che potrebbero derivare dalla conversione in legge del provvedimento d'urgenza in esame.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.41.

FABRIZIO VIGNI, giudicata non veritiera l'affermazione, resa dal deputato Lupi, secondo la quale la politica attuata dal Governo nel settore dei lavori pubblici avrebbe conseguito positivi risultati, illustra le finalità sottese al suo emendamento 21.12.

GIORGIO PANATTONI lamenta l'eccessiva genericità della formulazione del comma 3 dell'articolo 21 del decreto-legge.

EUGENIO DUCA rileva che non si è ancora data attuazione agli accordi di programma sottoscritti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Vigni 21.12.

MARISA ABBONDANZIERI richiama le finalità dell'emendamento Vigni 21.13.

EGIDIO BANTI giudica condivisibili le finalità dell'emendamento Vigni 21.13.

GRAZIANO MAZZARELLO invita l'Assemblea ad approvare l'emendamento Vigni 21.13.

FRANCO RAFFALDINI sottolinea i negativi risultati prodotti dalle scelte di politica economico-finanziaria compiute dal Governo.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Vigni 21.13.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito al prosieguo della seduta, che sospende fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 13,15, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

Il deputato EMERENZIO BARBIERI illustra la sua interrogazione n. 3-3108, concernente l'attività svolta da un consulente informatico per diverse procure impegnate in indagini sulla criminalità organizzata, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 36).

EMERENZIO BARBIERI, osservato che la risposta del ministro ha eluso taluni quesiti formulati nell'atto di sindacato ispettivo, sottolinea l'opportunità di aclarare l'entità delle somme percepite, per l'attività di consulenza svolta, dal dottor Genchi e dalla CSI Srl; ritiene altresì essenziale che siano forniti chiarimenti in ordine alla disponibilità ed all'eventuale impiego dei dati acquisiti.

Il deputato CESARE ERCOLE illustra l'interrogazione Cè n. 3-3109, sulle iniziative normative per disciplinare l'affidamento di consulenze tecniche da parte delle procure, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 38).

CESARE ERCOLE, nel ringraziare il ministro Giovanardi per la risposta, paventa che l'uso distorto delle perizie possa

rendere inutile il lavoro precedentemente svolto; auspica altresì che i pubblici ministeri ricorrano con cautela e senso di responsabilità ad uno strumento potenzialmente oneroso per il bilancio dello Stato.

Il deputato ELENA MONTECCHI illustra la sua interrogazione n. 3-3110, concernente gli orientamenti del Governo su ipotesi di modifica della legge sulla fecondazione assistita, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 39).

ELENA MONTECCHI ritiene che dalla elusiva risposta fornita si possa desumere esclusivamente l'orientamento favorevole del Governo alla legge sulla procreazione medicalmente assistita, recentemente approvata dal Parlamento.

Il deputato BOBO CRAXI illustra la sua interrogazione n. 3-3111, sulle iniziative per rendere applicabile la nuova legge sulla fecondazione assistita, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 40).

BOBO CRAXI auspica che l'applicazione della legge recentemente approvata dal Parlamento possa assicurare a tutti i cittadini l'accesso alle tecniche di procreazione medicalmente assistita.

Il deputato MARCO STRADIOTTO illustra la sua interrogazione n. 3-3114, sulle iniziative per assicurare ai comuni le stesse risorse finanziarie attribuite nel 2003, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 42).

MARCO STRADIOTTO, nel dichiararsi insoddisfatto, lamenta che il Governo, oltre a non mantenere l'impegno di ridurre la pressione fiscale, ha diminuito l'entità delle risorse finanziarie trasferite agli enti territoriali.

Il deputato ANTONIO GIUSEPPE MARIA VERRO illustra la sua interrogazione n. 3-3115, sull'occupazione abusiva di uno stabile a Milano da parte di persone senza permesso di soggiorno, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 43).

ANTONIO GIUSEPPE MARIA VERRO, nell'auspicare che la collaborazione tra le forze dell'ordine e il comune di Milano consenta la rapida soluzione del problema, sollecita il Governo a verificare il rispetto delle leggi dello Stato italiano da parte degli occupanti abusivi dello stabile di via Adda a Milano.

Il deputato TOMMASO FOTI illustra l'interrogazione Anedda n. 3-3112, sulla crisi della Coopcostruttori di Argenta, alla quale risponde il ministro delle attività produttive, ANTONIO MARZANO (vedi resoconto stenografico pag. 45).

TOMMASO FOTI si dichiara completamente soddisfatto per una risposta che evidenzia la responsabilità della Lega delle cooperative, nonché il colpevole silenzio della sinistra rispetto alla vicenda segnalata nel suo atto ispettivo.

Il deputato ELETTRA DEIANA illustra la sua interrogazione n. 3-3113, sull'annuncio del progetto di diminuire il livello globale dei contingenti statunitensi in Europa, alla quale risponde il ministro della difesa, ANTONIO MARTINO (vedi resoconto stenografico pag. 46).

ELETTRA DEIANA lamenta l'elusività della risposta, sollecitando quindi l'Esecutivo a porre il Parlamento nelle condizioni di conoscere i contenuti e la metodica delle consultazioni in corso con le autorità statunitensi in merito all'eventuale ridimensionamento delle basi militari USA in Italia, con particolare riguardo a quella de La Maddalena.

PRESIDENTE sospende la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 15,50, è ripresa alle 16,10.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione alla ripresa pomeridiana della seduta sono ottantuno.

Sull'ordine dei lavori.

GIORGIO PANATTONI chiede al Presidente di sottoporre alla Conferenza dei presidenti di gruppo la valutazione circa le modalità, i criteri ed i contenuti del riesame della cosiddetta legge Gasparri, alla luce del recente rinvio di tale provvedimento in Commissione.

PRESIDENTE assicura che riferirà al Presidente della Camera la richiesta del deputato Panattoni, facendo tuttavia osservare che, all'atto dell'approvazione della proposta di rinvio in Commissione, il Presidente ha precisato che l'esame del provvedimento sarebbe dovuto riprendere dall'articolo dal quale si era interrotto, con la limitazione della discussione alle parti oggetto del messaggio del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 71, comma 2, del regolamento.

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

PIERLUIGI MANTINI dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Boato 21.42, del quale auspica l'approvazione.

MAURO CHIANALE evidenzia il carattere confuso e contraddittorio della politica infrastrutturale del Governo.

EGIDIO BANTI dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Boato 21.42 ed invita l'Assemblea ad esprimere voto favorevole.

MARCO BOATO illustra le finalità del suo emendamento 21.42.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.42.

FABRIZIO VIGNI richiama le finalità dell'emendamento Realacci 21.24.

MARCO BOATO dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Realacci 21.24, che propone l'introduzione di tariffe autostradali differenziate sulla base dei chilometri percorsi e dell'orario di accesso, raccomandandone l'approvazione.

GIORGIO PANATTONI condivide la necessità che le tariffe autostradali tengano conto dei chilometri effettivamente percorsi.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Realacci 21.24.

TINO IANNUZZI osserva che il suo emendamento 21.25 è volto ad introdurre tariffe autostradali differenziate sulla base dei chilometri effettivamente percorsi.

ETTORE ROSATO dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Iannuzzi 21.25.

LUANA ZANELLA, nel dichiarare il voto favorevole dei deputati della componente politica Verdi-L'Ulivo del gruppo Misto sull'emendamento Iannuzzi 21.25, lamenta il mancato perseguimento, da parte del Governo, di una strategia volta a favorire sistemi di trasporto a ridotto impatto ambientale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Iannuzzi 21.25.

RENZO LUSETTI dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Boato 21.43, raccomandandone l'approvazione.

MICHELE VIANELLO, nell'associarsi alle considerazioni svolte dal deputato Lusetti, sottolinea la rilevanza della norma proposta con l'emendamento Boato 21.43.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.43.

TINO IANNUZZI lamenta la scelta del Governo di disciplinare con norma di rango legislativo la materia relativa alle tariffe autostradali.

MARCO BOATO manifesta netta contrarietà all'emendamento Armani 21.2, che persegue finalità opposte a quelle sottese al suo emendamento 21.44, del quale auspica invece l'approvazione.

FABRIZIO VIGNI, ricordato che la cosiddetta legge obiettivo affida al CIPE il compito di approvare persino i progetti delle grandi opere, dichiara di non comprendere l'impostazione del provvedimento d'urgenza in esame, che interviene con disposizioni di rango legislativo su una materia che potrebbe essere più opportunamente regolata da un atto amministrativo.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento Armani 21.2.

MARCO BOATO illustra le finalità del suo emendamento 21.44, nella parte non preclusa.

ERMETE REALACCI rileva che l'emendamento Boato 21.44, nella parte non preclusa, è opportunamente volto a coinvolgere la Conferenza unificata Stato-regioni nel procedimento finalizzato alla modifica delle vigenti concessioni e del ruolo delle società autostradali.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Boato 21.44, nella parte non preclusa.

MARISA ABBONDANZIERI osserva che l'emendamento Vigni 21.14 è volto a regolare la progressione delle tariffe autostradali.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Vigni 21.14 e Boato 21.45 e 21.46.

FABRIZIO VIGNI segnala un errore materiale nel testo del suo emendamento 21.16, del quale illustra le finalità.

RENZO LUSETTI, sottolineato che l'emendamento Vigni 21.16 è volto ad introdurre una verifica degli *standard* di qualità, ne auspica l'approvazione.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Vigni 21.16, nel testo corretto.

RODOLFO DE LAURENTIIS ritira i suoi emendamenti 21.52 e 21.53, preannunciando la presentazione di un ordine del giorno di analogo contenuto.

RUGGERO RUGGERI dichiara voto favorevole sull'emendamento Crisci 21.17, volto a sospendere gli aumenti tariffari nelle more della determinazione degli *standard* di qualità.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Crisci 21.17.

NICOLA CRISCI, lamentato l'indiscriminato aumento delle tariffe applicate nelle tratte autostradali A24 e A25, raccomanda l'approvazione del suo emendamento 21.18.

ROBERTO RUTA giudica non condivisibile la politica del Governo in materia di infrastrutture, che penalizza, in particolare, le comunità locali.

MASSIMO CIALENTE osserva che gli aumenti tariffari relativi alle tratte auto-

stradali A24 e A25 determinerebbero deleterie conseguenze per l'economia abruzzese.

VITTORIO MESSA dichiara voto favorevole sull'emendamento Crisci 21.18.

FABIO CIANI si associa alle considerazioni svolte dal deputato Cialente ed auspica l'approvazione dell'emendamento Crisci 21.18.

GIOVANNI LOLLI prende positivamente atto che anche deputati della maggioranza potrebbero votare a favore dell'emendamento Crisci 21.18.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Crisci 21.18 e Boato 21.47 e 21.51.

GIOVANNI CARBONELLA, lamentato il ricorso alla decretazione d'urgenza per disciplinare materie che richiederebbero un più approfondito esame da parte del Parlamento, richiama le finalità dell'emendamento Pasetto 23.11, del quale auspica l'approvazione.

GIORGIO PASETTO stigmatizza la scelta di ridurre le risorse finanziarie destinate al trasporto pubblico locale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Pasetto 23.11.

ETTORE ROSATO, osservato che la questione relativa al rinnovo contrattuale per il personale operante nel settore del trasporto pubblico locale appare estranea all'oggetto del provvedimento d'urgenza in esame, sottolinea l'opportunità di incrementare a tal fine i trasferimenti a favore degli enti locali.

ALFONSO GIANNI dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Mascia 23.2, sottolineando la necessità di destinare maggiori risorse finanziarie al trasporto pubblico locale.

SESA AMICI, sottolineata l'eterogeneità delle materie oggetto dell'articolo 23 del decreto-legge, manifesta, in particolare, contrarietà alla copertura finanziaria individuata per gli oneri derivanti dalla sua attuazione.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Mascia 23.2.

ETTORE ROSATO illustra le finalità del suo emendamento 23.12, identico all'emendamento Raffaldini 23.4.

FRANCO RAFFALDINI illustra le finalità del suo emendamento 23.4, del quale raccomanda l'approvazione, richiamando la necessità di definire con sollecitudine un piano di intervento per favorire la mobilità sostenibile.

GRAZIANO MAZZARELLO auspica l'approvazione degli identici emendamenti in esame, volti a ripristinare il testo originario dell'articolo 23 del decreto-legge.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge gli identici emendamenti Raffaldini 23.4 e Rosato 23.12.

FRANCO RAFFALDINI illustra le finalità del suo emendamento 23.5, lamentando la scarsa attenzione mostrata dal Governo alle problematiche che interessano grandi città come Roma e Milano.

GIORGIO PASETTO giudica particolarmente grave sottrarre risorse finanziarie al settore del trasporto pubblico locale, che peraltro è stato penalizzato dalle politiche attuate dal Governo.

LUANA ZANELLA rileva l'incapacità del Governo di affrontare con strumenti adeguati le problematiche attinenti alla mobilità.

GRAZIANO MAZZARELLO invita l'Assemblea ad approvare gli identici emendamenti Sardelli 23.1, Raffaldini 23.5 e Pasetto 23.13.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli identici emendamenti Sardelli 23.1, Raffaldini 23.5 e Pasetto 23.13, nonché gli emendamenti Boato 23.14 e Mascia 23.3.

FRANCO RAFFALDINI sottolinea che il suo emendamento 23.6 è volto a chiarire la portata normativa della disposizione recata dal comma 3-bis dell'articolo 23 del provvedimento d'urgenza in esame.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Raffaldini 23.6.

LUIGI OLIVIERI illustra le finalità del suo emendamento 23.9.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge gli identici emendamenti Detomas 23.7, Olivieri 23.9 e Boato 23.16.

GIUSEPPE DETOMAS raccomanda l'approvazione del suo emendamento 23.8, del quale illustra le finalità.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge gli identici emendamenti Detomas 23.8 ed Olivieri 23.10.

FRANCO RAFFALDINI invita il rappresentante del Governo a proporre una riformulazione dell'emendamento Rosato 23.15.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, modificando il precedente avviso, esprime parere favorevole sull'emendamento Pasetto 23.15, purché riformulato.

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

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento Pasetto 23.15, nel testo riformulato.

FABRIZIO VIGNI richiama le finalità del subemendamento Armani 0.23.01.1, invitando il Governo a modificare il parere espresso sul medesimo.

TINO IANNUZZI, associandosi alle considerazioni svolte dal deputato Vigni, sottolinea il carattere perequativo del subemendamento Armani 0.23.01.1, che invita l'Assemblea ad approvare.

PRESIDENTE avverte che il deputato Armani ha ritirato la propria firma dai subemendamenti 0.23.01.1 e 0.23.01.2, che sono stati sottoscritti, a nome del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, dal deputato Innocenti, il quale insiste per la votazione.

VALERIO CALZOLAIO invita il rappresentante dell'Esecutivo a fornire taluni chiarimenti relativamente all'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo (*Nuova formulazione*).

MARISA ABBONDANZIERI invita il Governo a riconsiderare il parere espresso sul subemendamento 0.23.01.1, tenendo conto delle conseguenze di carattere finanziario derivanti dalla sua eventuale reiezione.

PIERO RUZZANTE ritiene che il subemendamento 0.23.01.1 possa ricevere un consenso *bipartisan*.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge i subemendamenti Innocenti 0.23.01.1 e 0.23.01.2.

MAURIZIO LEO invita il Governo ad affrontare gli urgenti problemi connessi alla vigente disciplina del concordato preventivo, sottolineando la necessità di prevedere una proroga dei relativi termini.

FABRIZIO VIGNI, nel dichiarare di condividere la prima parte dell'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo (*Nuova formulazione*), relativa alla proroga delle detrazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie a tutto il 2005, giudica inutile, oltre

che pretestuoso, individuare la copertura finanziaria nelle misure relative ai con-doni fiscali.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, nel manifestare un orientamento favorevole all'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo (*Nuova formulazione*), invita l'Esecutivo a fornire chiarimenti in ordine alla disciplina applicabile ai contribuenti che abbiano eseguito interventi di ristrutturazione edilizia tra il 1° gennaio 2004 e la data di entrata in vigore della norma recata dal richiamato articolo aggiuntivo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, assicura che il Governo affronterà le questioni sollevate dai deputati Calzolaio, Vigni, Leo e Gamba oltre che in precedenza, dal deputato Abbondanzieri.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo (Nuova formulazione).

MICHELE VIANELLO giudica incomprensibili le ragioni per le quali sia stata proposta la proroga di un termine per il quale non era prevista alcuna scadenza.

CESARE CAMPA ritiene politicamente importante prorogare gli stanziamenti a favore del comune di Venezia, giudicando strumentali i rilievi dei deputati di opposizione.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo Migliori 23-bis.01.

TIZIANA VALPIANA richiama le ragioni per le quali auspica la soppressione dell'articolo 23-ter del provvedimento d'urgenza, come proposto con il suo emendamento 23-ter.1.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Valpiana 23-ter.1; approva quindi l'emendamento 23-quinquies.1 (ex articolo 86, comma 4-bis, del regolamento); respinge quindi gli

identici emendamenti Vianello 23-sexies.1 e Realacci 23-sexies.2, nonché l'articolo aggiuntivo Cozzi 23-septies.05.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, propone un'ulteriore riformulazione dell'articolo aggiuntivo Duca 23-septies.08 (*Nuova formulazione*).

PRESIDENTE prende atto che il relatore concorda.

EUGENIO DUCA accetta l'ulteriore riformulazione proposta del suo articolo aggiuntivo 23-septies.08 (*Nuova formulazione*) e ne auspica l'approvazione.

ANDREA GIBELLI manifesta apprezzamento per il parere favorevole espresso dal Governo sull'articolo aggiuntivo Duca 23-septies.08 (*Ulteriore formulazione*), che dichiara, anche a nome del deputato Guido Giuseppe Rossi, di voler sottoscrivere.

CLAUDIO FRANCI dichiara di voler sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Duca 23-septies. 08 (*Ulteriore formulazione*).

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo Duca 23-septies.08 (Ulteriore formulazione).

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, invita i presentatori a ritirare l'articolo aggiuntivo Antonio Leone 23-septies.01, assicurando l'impegno del Governo ad affrontare la problematica in esso sollevata.

ANTONIO LEONE ritira il suo articolo aggiuntivo 23-septies.01, auspicando che il problema sollevato possa essere comunque risolto.

EUGENIO RICCIO si associa alle considerazioni svolte dal deputato Antonio Leone.

EMILIO DELBONO invita il Governo a definire una normativa organica che estenda a tutti gli ordini professionali alcune innovazioni, come la firma digitale.

NUCCIO CARRARA prende atto con soddisfazione che il Governo intende riconsiderare la disciplina della materia in esame.

PIETRO GASPERONI auspica la sollecita definizione di una organica disciplina sugli ordini professionali.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo Leo 23-septies.019.

PRESIDENTE passa alla trattazione degli ordini del giorno presentati, avvertendo che la Presidenza non ritiene ammissibili gli ordini del giorno Maninetti n. 3 e Giacco n. 6.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, accetta gli ordini del giorno Paroli n. 4, Scaltritti n. 5, Marras n. 7, De Laurentiis n. 8, Burtone n. 11, Castellani n. 14, Ruggia n. 15, Antonio Leone n. 42; invita al ritiro, altrimenti il parere sarebbe contrario, dell'ordine del giorno Mantini n. 41; non accetta l'ordine del giorno Adduce n. 21 e accoglie come raccomandazione i restanti ordini del giorno presentati.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli ordini del giorno Adduce n. 21 e Mantini n. 41.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

LELLO DI GIOIA dichiara voto contrario sul disegno di legge di conversione in esame, rilevando, in particolare, che il Governo ha disatteso gli impegni assunti nei confronti delle popolazioni colpite da calamità naturali.

SESA AMICI dichiara il voto contrario dei deputati del gruppo dei Democratici di

sinistra-L'Ulivo sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza che reca disposizioni eterogenee ed emblematiche di un pessimo modo di legiferare su questioni di particolare interesse per i cittadini.

GRAZIELLA MASCIA, nel lamentare la frequente adozione, da parte del Governo, di decreti-legge che disciplinano materie tra loro eterogenee, dichiara il voto contrario dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista sul disegno di legge di conversione in esame.

MARCO BOATO dichiara il voto contrario dei deputati della componente politica Verdi-L'Ulivo del gruppo Misto sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza che giudica lesivo del principio della certezza del diritto; osserva altresì che la reiterata proroga di termini previsti da disposizioni legislative denota l'incapacità del Governo di disciplinare materie di particolare rilevanza per i cittadini.

RENZO LUSETTI, rilevato che il provvedimento d'urgenza in esame reca disposizioni inefficaci ed approssimative, che peraltro disciplinano materie tra loro eterogenee, dichiara il voto contrario dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo sul disegno di legge di conversione.

NUCCIO CARRARA dichiara il voto favorevole dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale sul disegno di legge di conversione in esame.

ANTONIO LEONE dichiara il voto favorevole dei deputati del gruppo di Forza Italia.

PIETRO FONTANINI, manifestato particolare apprezzamento per le misure adottate a favore del comparto edilizio e per la proroga degli interventi a favore delle aree colpite da calamità naturali, dichiara il voto favorevole dei deputati del gruppo della Lega nord federazione padana sul disegno di legge di conversione.

EUGENIO DUCA dichiara il voto contrario dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo sul disegno di legge di conversione in esame, sottolineando la particolare iniquità delle disposizioni del decreto-legge concernenti le concessioni autostradali ed il trasporto pubblico locale.

GIAMPIERO D'ALIA dichiara il voto favorevole dei deputati del gruppo dell'UDC.

DONATO BRUNO, *Presidente della I Commissione*, rivolto un ringraziamento al relatore, al rappresentante del Governo ed agli Uffici della Camera per il proficuo lavoro svolto, propone talune correzioni di forma al testo del provvedimento (*vedi resoconto stenografico pag. 101*).

(Così rimane stabilito).

La Presidenza è autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge di conversione n. 4653.

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo.

GREGORIO DELL'ANNA, CARLO CARLI e EUGENIO DUCA sollecitano la risposta ad atti di sindacato ispettivo da loro, rispettivamente, presentati.

PRESIDENTE assicura che riferirà al Presidente della Camera perché interessi il Governo.

Ritiene altresì che, anche alla luce del protrarsi dei lavori dell'Assemblea nella giornata odierna, la trattazione dei restanti punti iscritti all'ordine del giorno possa essere rinviata ad altra seduta.

Sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 20,25, è ripresa alle 20,30.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE avverte che la mozione Bellillo n. 309 è stata ritirata dai presentatori: non avrà pertanto luogo il seguito della discussione del medesimo documento di indirizzo.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Giovedì 26 febbraio 2004, alle 9,30.

(Vedi resoconto stenografico pag. 103).

La seduta termina alle 20,35.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

Missioni.

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

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

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

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 2677 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (Approvato dal Senato) (4653).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del de-

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

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

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

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

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

Avverto che è stata richiesta la votazione nominale.

Preavviso di votazioni elettroniche.

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

Sospendo pertanto la seduta.

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

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.30.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.31.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.32.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Stradiotto, si avvii a concludere.

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Stradiotto.

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Ruzzante, la invito a concludere.

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

CESARE RIZZI. Ha parlato il professore...!

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

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

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

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

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

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

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

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

Voi avete fatto ricorso contro la nomina del commissario!

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

PRESIDENTE. Sta bene.

Torniamo all'emendamento Boato 21.32.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, avevo chiesto la parola!

PRESIDENTE. Gliela darò subito dopo, onorevole Gibelli.

Prego, onorevole Acquarone.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gibelli.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mazzarello.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.33.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A noi sembrava che l'emendamento Fontanini ed altri 21.1 andasse davvero nella direzione di chiarire le procedure nel rispetto delle norme comunitarie sull'aggiudicazione degli appalti e sulla libera concorrenza. Questo emendamento presentato dai colleghi della Lega Nord Federazione Padana è stato bocciato anche grazie ai voti contrari della stessa Lega Nord Federazione Padana (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mazzarello.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, il collega Mattarella è opportunamente

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.33, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	430
Votanti	427
Astenuti	3
Maggioranza	214
Hanno votato sì	188
Hanno votato no ..	239).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Realacci 21.22.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sonale, l'onorevole Panattoni. Ne ha facoltà.

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

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

Vorrei sfidarvi a dirci in quest'aula perché esprimete un voto contrario alla consultazione della Conferenza Stato-regioni. Qual è il lato razionale di questa vostra posizione? O sono solo parole in libertà che servono per trovare due sedie di più in qualche consiglio di amministrazione? O sono solo posizioni di comodo (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)?

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

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

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

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

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

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

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

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

Cari deputati della Lega, dovrete spiegare nelle regioni del nord perché, in quest'aula, fate finta di condurre le battaglie e poi vi astenete o esprimete un voto diverso da quello del vostro gruppo sui vostri stessi emendamenti (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

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

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

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Susini.

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

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

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

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

contrapposto l'evidente sconcerto di Lunardi e di Baldassarri.

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Realacci 21.22, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	412
<i>Votanti</i>	411
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	206
<i>Hanno votato sì</i>	187
<i>Hanno votato no</i> ..	224).

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	409
<i>Votanti</i>	402
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	202
<i>Hanno votato sì</i>	228
<i>Hanno votato no</i> ..	174).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.38, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	416
<i>Votanti</i>	415
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	208
<i>Hanno votato sì</i>	179
<i>Hanno votato no</i> ..	236).

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	419
<i>Votanti</i>	418
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	235
<i>Hanno votato no</i> ..	183).

Ricordo che i successivi emendamenti sono preclusi.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.40.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Lupi, la prego di concludere.

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Lupi.

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

GIANANTONIO ARNOLDI. Non ha esaurito i tempi!

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Realacci, si avvii a concludere.

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Panattoni, si avvii a concludere.

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Panattoni...

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Acquarone, la invito a concludere.

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

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

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

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

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

Questo è uno dei motivi per cui cerchiamo di richiamare l'attenzione dei colleghi (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

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

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

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Susini.

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

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

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

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

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

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

Si porrebbe, però, un altro problema: quello di individuare un altro organismo di vigilanza e di controllo delle gestione autostradali. Desidererei avere una risposta. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Grazie onorevole Banti. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.40, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e Votanti	425
Maggioranza	213
Hanno votato sì	189
Hanno votato no ..	236).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boato 21.41.

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

EDMONDO CIRIELLI. Basta !

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Boato 21.41, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	423
<i>Votanti</i>	421
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	211
<i>Hanno votato sì</i>	190
<i>Hanno votato no</i> ..	231).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Vigni 21.12.

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

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

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

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

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

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

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

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

tazioni diverse. Ad esempio, il NARS ha sostenuto che la corretta applicazione del *price cap* dovrebbe, secondo i dati disponibili, portare ad una riduzione delle tariffe; altri sostengono che, invece, dovrebbe portare ad un aumento delle tariffe.

Dico solo che, in questo momento, preoccupa il fatto che vi sia un margine così ampio di discrezionalità nell'applicazione del *price cap*, che dovrebbe essere un meccanismo obiettivo. Infatti, avere un quadro di regole incerte ed arbitrarie può danneggiare l'interesse pubblico, i consumatori e — perché no? — anche le stesse imprese regolate e comunque, in generale, le liberalizzazioni.

Faccio un altro esempio: le tariffe oggi sono definite solo...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Vigni.

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, nel comma 3 dell'articolo 21 si fa riferimento ad una congrua remunerazione degli investimenti aggiuntivi, ossia alla congrua entità degli aumenti tariffari. Infatti, la correlazione tra remunerazione degli investimenti ed aumenti tariffari è del tutto lineare.

Allora, la domanda che sorge spontanea è la seguente: cosa vuol dire congrua? Congrua per chi? Per chi deve pagare gli aumenti tariffari o per chi effettua l'investimento? E per coloro che effettuano l'investimento, qual è un dato di remunerazione congruo? Deriva da una media storica, è un dato fissato per tutti o è un dato minimo? Cosa significa congruo? Abbiamo una lunga esperienza del significato della parola «congruo»; quando si parlava di diffusione delle parabole, era un modo per definire qualcosa che non c'era ed era totalmente virtuale...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Panattoni.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, in un intervento precedente un collega della maggioranza ha fatto riferimento ai numerosi accordi di programma sottoscritti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni. Effettivamente, lo strumento dell'accordo di programma, che non è una novità, è stato sottoscritto da molte regioni, governate sia dal centrodestra sia dal centrosinistra.

Il problema è che a quegli accordi non è stato dato alcun seguito concreto. Le cito l'esempio dell'accordo sottoscritto, da oltre un anno e mezzo, dal ministro Lunardi e dal presidente della regione Marche, Vito d'Ambrosio, che indica tutta una serie di opere e di date. Per quanto riguarda tutte le date riferite al 2002, al 2003 ed al primo trimestre del 2004 (rispetto al quale ci avviciniamo alla scadenza), non ne è stata rispettata una!

Anzi, con riferimento ad un'opera che poteva già essere appaltata da molto tempo, l'ANAS ha assunto un atteggiamento volto ad impedire l'appalto, contravvenendo all'impegno assunto, e non partecipa per...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Duca. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Vigni 21.12, 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>	419
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	190
<i>Hanno votato no ..</i>	229).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Vigni 21.13.

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

MARISA ABBONDANZIERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'intervento del collega Lupi mi fa venire in mente qualcosa che riguarda la legge-obiettivo rispetto alla vicenda del cosiddetto quadrilatero Marche-Umbria. Il giudizio sulla legge-obiettivo lo esprimeremo, e lo esprimeranno, vedremo, tra qualche mese o tra qualche anno. Sono convinta di questo, nel senso che i giudizi definitivi necessitano di tempi più lunghi; da questo punto di vista quindi si può accogliere l'invito celato che rivolgeva l'onorevole Lupi.

Vorrei però che si sapesse che la vicenda del quadrilatero Umbria-Marche di fatto si costruisce, e forse si realizzerà, al di là delle previsioni della legge-obiettivo. Ovvero, la legge-obiettivo, ammesso che funzioni, non verrà di fatto utilizzata per la realizzazione del quadrilatero Umbria-Marche. Perché dico questo? Per quanto attiene alla parte finanziaria, innanzitutto, siamo ancora ad un rinvio, non ultimo quello di ieri, e l'onorevole Lupi mi insegna che la legge-obiettivo può funzionare se funziona la partita finanziaria.

In secondo luogo, la legge-obiettivo non funziona perché per quanto attiene alla finanza di progetto, nel caso del quadrilatero Umbria-Marche, la si metta come si vuole, la finanza è tutta pubblica! Pertanto, da questo punto di vista — ripeto — la legge-obiettivo non funziona.

In terzo luogo, nella vicenda del quadrilatero Umbria-Marche, si è voluta inserire una partita tutta urbanistica interamente legata ad un'ennesima e significativa colata di cemento, che la dice lunga sull'interesse concreto alla realizzazione di quell'intervento, in modo particolare da parte del viceministro Baldassarri.

Detto questo, rispetto all'articolo in questione e al comma 3, noi siamo ormai ad una situazione di questo tipo. Con l'approvazione, in definitiva sul piano sostanziale, dei commi 1 e 2, siamo di fronte alla modifica del calcolo del sistema tariffario, all'allungamento a dieci anni del periodo regolatorio, ovvero di quel periodo che di fatto legherà le mani del soggetto

regolatore, e siamo sicuramente alla clamorosa certezza che le tariffe finanziano gli investimenti in *toto*.

Del resto, credo sia evidente che la vicenda che si trascina ormai da oltre otto mesi sulla questione dell'aumento delle tariffe, — partite CIPE, Nars e ANAS, chiamate come volete —, dipende in primo luogo da una certezza, ovvero che gli investimenti programmati negli anni passati di fatto non sono ancora realizzati. Se fossero stati realizzati, sarebbe stato più semplice addivenire alla costruzione di un meccanismo per il riconoscimento della remunerazione degli investimenti e, conseguentemente, ad una situazione meno difficile sul piano della revisione delle tariffe.

Non sto parlando della percentuale, bensì dell'avvenuto riconoscimento, condiviso eventualmente da tutti i soggetti, sulla questione delle tariffe. Così non è stato e pertanto ci teniamo ad affrontare l'esame dell'articolo 21, così come il Governo lo ha predisposto.

Il comma 3 prevede la congrua remunerazione delle tariffe.

Chiediamo semplicemente che il parametro X, quello relativo al recupero della produttività dell'investimento — vorrei ricordare che si tratta del parametro più significativo — venga considerato relativamente a tutti gli interventi, compresi quelli aggiuntivi. Inoltre, chiediamo che gli incrementi dei flussi veicolari sulle singole tratte — uno degli argomenti più discussi all'interno della partita delle revisioni delle tariffe — siano desunti dal Piano generale della logistica e dei trasporti. Si tratta di un piano pubblico, di un piano in proiezione che eviterebbe di (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*)...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Abbondanzieri.

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

EGIDIO BANTI. Signor Presidente, l'emendamento Vigni 21.13 consente di

sottolineare, una volta di più, le incongruenze che il passaggio del decreto-legge dalla primitiva stesura del Governo all'esame del Senato e, poi, della Camera ha determinato.

Se all'inizio l'articolo 21, comunque discutibile, era una vera e propria proroga, anche se parziale e limitata, adesso tale articolo è un Elsa Poppin, come si dice a volte, cioè un « di tutto, di più » a proposito delle concessioni autostradali. Dietro il troppo qualche volta vi è il pericolo: il pericolo è che non si determini, fra tante parole spese, una norma sicura. Mi riferisco alla norma sulla congrua remunerazione sulla quale già altri colleghi si sono soffermati.

L'emendamento in esame va proprio nella direzione di agganciare la remunerazione ora definita, in modo vago, congrua ad elementi concreti. In tal senso, si chiede che l'aliquota del parametro X venga evidenziata relativamente a tutti gli interventi, compresi quelli aggiuntivi. Si deve capire, insomma, rispetto a quale platea di possibili calcoli ed interventi si determina il pressoché certo aumento tariffario che ne deriverà.

Inoltre, si indica un criterio oggettivo — potrebbero esservene altri, ma questo ha un valore — per quanto riguarda la determinazione degli incrementi dei flussi veicolari sulle singole tratte per tutta la durata della concessione. Mi riferisco al Piano generale della logistica e dei trasporti. Se tali semplici indicazioni di metodo concreto non vengono inserite nel provvedimento, si rimane in una situazione di aleatorietà e di incertezza che si scaricherà in modo inevitabile sugli utenti. Non credo sia interesse del Governo creare nuove proteste. Quindi, il Governo e la maggioranza ci pensino: il nostro emendamento va nella direzione giusta (*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 Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, con l'emendamento in esame cerchiamo almeno di migliorare un provvedimento sbagliato. Vorrei dire ai colleghi della maggioranza, che hanno voluto dimostrarci come vi siano stati molti interventi sulle grandi infrastrutture —, loro stessi sanno che non è vero! — che nessuna delle righe tracciate dal Presidente del Consiglio in una famosa trasmissione è diventata terra mossa. Un altro grande scandalo è, poi, costituito dagli accordi di programma tra il Presidente del Consiglio e le regioni italiane. Si era detto che nel giro di pochi mesi sarebbero stati realizzati gli impegni: non c'è un euro a disposizione di tali accordi di programma sulle infrastrutture!

Ebbene, ora compite un'operazione che prende atto di tale fallimento e scarica sulle tariffe, sui costi, sui pedaggi autostradali il fallimento di tale politica. Vi preghiamo di riflettere: cambiate, cambiate, cambiate! Correggete, correggete, correggete (*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 Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Vorrei ricordare, signor Presidente, che il problema delle risorse effettivamente si fa sempre più pesante, perché da una parte, rispetto alla crescita degli investimenti che si è registrata nel bilancio del centrosinistra (dell'8,1 per cento negli ultimi anni), vi è stata una riduzione del 12 per cento nel 2002 e del 3,6 per cento nel 2003, dall'altra, leggo questa mattina che un altro strumento, quello delle cartolarizzazioni, sta proseguendo con grande affanno, con la conseguenza che il ministro dell'economia e delle finanze deve « bussare » alle banche per chiedere un prestito di 800 milioni di euro, per far fronte all'appuntamento del rimborso della prima tranche delle obbligazioni emesse, pari a 1,9 miliardi di euro. Quindi, nemmeno quello strumento funziona (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Vigni 21.13, 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 402
Maggioranza 202
Hanno votato sì 170
Hanno votato no .. 232).*

Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 15 con lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

La seduta, sospesa alle 13,15, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, alle quali risponderanno il ministro per i rapporti con il Parlamento, il ministro delle attività produttive ed il ministro della difesa.

(Attività svolta da un consulente informatico per diverse procure impegnate in indagini sulla criminalità organizzata - n. 3-03108)

PRESIDENTE. L'onorevole Emerenzio Barbieri ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-03108 *(vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 1)*.

EMERENZIO BARBIERI. Signor Presidente, il dottor Gioacchino Genchi, vice questore a Palermo in aspettativa dal 1998, è da oltre 15 anni consulente informatico di diverse procure italiane, impegnate nelle più importanti indagini di mafia e criminalità organizzata. Il dottor Genchi è coniugato con Tanje Hmeliak, già pubblico ministero a Palermo ed oggi giudice del tribunale di Palermo.

Attraverso le sue consulenze, svolte a nome della società C.s.i. srl con sede a Palermo, di cui egli detiene il 95 per cento delle quote, il dottor Genchi avrebbe tracciato, grazie al controllo di quasi due miliardi di conversazioni, una mappa articolata della criminalità organizzata in Sicilia, in Calabria e nel nord Italia.

Il dottor Genchi, quindi, potrebbe, in forza di quest'attività, essere in possesso di un archivio di dati relativi ai contatti telefonici, forse superiore addirittura a quello del Ministero dell'interno.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, ha facoltà di rispondere.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, la procura della Repubblica presso il tribunale di Palermo ha fatto presente che, già da molti anni, i magistrati di quell'ufficio hanno affidato al dottor Genchi, funzionario della Polizia di Stato, incarichi di consulenza per lo più nel settore informatico e telefonico. Risulta, peraltro, che molti altri incarichi di consulenza o perizie siano stati affidati al dottor Genchi anche da parte di altre autorità giudiziarie di varie parti d'Italia.

Il Ministero dell'interno, dal canto suo, ha fatto presente che il dottor Genchi, vice questore aggiunto della Polizia di Stato, dal 1° giugno 2000 è collocato in aspettativa sindacale non retribuita, su richiesta di una delle organizzazioni sindacali nazionali della Polizia di Stato, per cui risulta essere al momento consigliere per la provincia di Palermo.

La normativa vigente non prevede limiti temporali per tale tipo di aspettativa.

Il predetto dicastero ha precisato che il dottor Genchi è titolare, insieme alla sorella, della società a responsabilità limitata C.s.i., di cui risulta socio fondatore, avendo versato la quasi totalità del capitale. Quest'ultima società, nella quale la stessa sorella del Genchi riveste la carica di amministratore unico, opera nel campo della produzione e della fornitura di tecniche, attrezzature e servizi di informatica e telefonia per le pubbliche amministrazioni.

Quanto al rapporto di coniugio fra il dottor Genchi e la dottoressa Tanje Hmeliak, la procura della Repubblica di Palermo ha chiarito che nessuna incompatibilità è stata ravvisata, ai sensi dell'articolo 222 del codice di procedura penale, in relazione al fatto che, presso la citata procura, ha prestato servizio fino ad alcuni mesi fa con le funzioni di sostituto procuratore la moglie del Genchi, in quanto nessun incarico risulta affidato al Genchi dal predetto magistrato.

In questo contesto, il dottor Genchi risulta essersi spesso avvalso della prestazione della C.s.i., mentre nessun incarico di consulenza è stato conferito, né poteva esserlo, a questa società, perché il codice di rito consente, come noto, l'affidamento di incarichi di perizie o consulenze solo a persone fisiche.

Quanto allo specifico quesito posto dall'onorevole Emerenzio Barbieri, è stato chiarito che il dottor Genchi non può liberamente disporre dell'archivio dati in suo possesso, perché egli è, come qualsiasi altro consulente, tenuto al segreto di ufficio.

L'utilizzazione dei dati acquisiti nel corso della consulenza al di fuori del procedimento nel cui ambito essa è stata espletata è, dunque, possibile solo in virtù di provvedimenti dell'autorità giudiziaria, nel rispetto delle regole dettate dal codice di rito.

Per ultimo, la procura della Repubblica ha precisato di non poter fornire alcuna notizia in ordine al tenore delle dichiarazioni rese dal dottor Genchi nel corso di non meglio specificati processi palermitani, poiché ogni valutazione in proposito compete al giudice del dibattimento ed alle parti presenti in udienza.

PRESIDENTE. L'onorevole Emerenzio Barbieri ha facoltà di replicare.

EMERENZIO BARBIERI. Signor Presidente, riconosco che il Governo ha cercato di fornire una risposta, in parte anche chiara, tuttavia restano alcuni interrogativi.

In particolare, è vero che il codice prevede che la consulenza debba essere affidata a persone fisiche, ma è altrettanto vero che, quando nell'espletamento dell'attività ci si serve di una società della quale si possiede il 95 per cento delle quote — infatti, il restante 5 per cento spetta alla sorella del Genchi —, si è di fronte ad un modo molto brillante per recuperare un vecchio italico adagio in forza del quale « fatta la legge, trovato l'inganno »!

Inoltre, signor ministro, vorrei sapere cosa l'ufficio abbia liquidato sia al dottor Genchi sia alla società in questione nel corso degli scorsi anni. Infatti, potremmo scoprire che sono state liquidate somme di alcuni milioni di euro, che corrispondono a parecchie decine di miliardi di vecchie lire. Mi riferisco, ovviamente, sia alle liquidazioni personali al dottor Genchi sia a quelle nei confronti della società.

Il problema, poi, riguarda l'autorizzazione ad avvalersi di collaboratori specializzati. Infatti, è vero che tale autorizzazione esiste, ma è altrettanto vero che permane l'interrogativo volto a comprendere che fine facciano tutti i dati immagazzinati. La risposta secondo la quale tali dati non possono essere utilizzati, altrimenti si incorrerebbe in sanzioni di carattere penale, tranquillizza sulle conseguenze, ma non sull'uso che ne può essere fatto.

Tra l'altro, in Italia, il dottor Genchi è l'unico a poter svolgere questa funzione? Se così fosse, ci si dovrebbe preoccupare!

(Iniziativa normativa per disciplinare l'affidamento di consulenze tecniche da parte delle procure — n. 3-03109)

PRESIDENTE. L'onorevole Ercole ha facoltà di illustrare l'interrogazione Cè

n. 3-03109 (vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 2), di cui è cofirmatario.

CESARE ERCOLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, negli ultimi tempi alcuni episodi giudiziari hanno fatto emergere un uso distorto di uno strumento, quello delle consulenze tecniche commissionate dai pubblici ministeri a soggetti esterni al potere giudiziario, che rischia di incidere negativamente sul corretto funzionamento dello stesso sistema.

La tendenza a ricorrere a perizie tecniche molto costose e a volte addirittura inutili ai fini dell'esito del processo, da una parte, rischia infatti di attribuire ai soggetti esterni al sistema giudiziario funzioni che invece sono prerogativa dei pubblici ministeri e, dall'altra, contribuisce a far lievitare i costi della giustizia.

I problemi aumentano nel caso in cui — come recentemente verificatosi nella nota inchiesta «Assicuropoli» presso il tribunale di Genova — le perizie del pubblico ministero siano successivamente annullate dal tribunale competente in quanto ritenute eccessivamente onerose ovvero non necessarie all'istruttoria del provvedimento.

L'eventuale annullamento delle consulenze tecniche rischia infatti di incidere in maniera rilevante sull'esito dell'inchiesta, cancellando il lavoro di anni, con grave menomazione della certezza del diritto nei confronti sia degli imputati sia della parte lesa.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, ha facoltà di rispondere.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. La ringrazio, Presidente, ed invito i deputati a presentare anche interrogazioni nella forma ordinaria, in quanto rispondere in tre minuti a quesiti così specifici risulta quasi impossibile.

Le consulenze in oggetto sono costate 700 milioni e non è stata svolta alcuna

azione disciplinare nei confronti del dottor Pinto, poiché in questo caso non sono stati ravvisati i requisiti dell'abnormità, della macroscopica violazione di legge nonché dell'attività finalizzata a perseguire scopi estranei a quelli di giustizia, che sarebbero stati necessari per avviare il meccanismo disciplinare. Tuttavia, il tribunale di Genova, in data 20 febbraio 2003, con riferimento alle responsabilità relative a queste liquidazioni, ha disposto la trasmissione degli atti al procuratore regionale presso la sezione giurisdizionale della Corte dei conti della Liguria.

Per quanto riguarda, in questo dissidio tra pubblico ministero e GIP, la raccolta di firme e le perizie grafologiche effettuate su migliaia e migliaia di firme per la presentazione delle liste elettorali (non solo in Liguria, ma anche in altre regioni, come ad esempio l'Emilia Romagna, in cui vi è stato un dispiego di mezzi e di uomini, dei carabinieri e della Polizia di Stato, e su tale questione sono state sentite migliaia di persone con un notevole spreco di energie che potevano essere meglio utilizzate, soprattutto se si pensa che si è andati a casa di persone ottantenni per chiedergli quanto hanno firmato e perché hanno firmato) non siamo riusciti a quantificare, visto che era già tutto caduto in prescrizione e visto il poco tempo a nostra disposizione, quanto siano costate all'erario le perizie grafologiche effettuate su firme relative ad una fattispecie che, ripeto, era già caduta in prescrizione.

In ordine alla liquidazione delle indennità ai consulenti tecnici, il recentissimo testo unico delle disposizioni legislative in materia di spese di giustizia, del 30 maggio 2002, ha disciplinato in maniera innovativa i meccanismi di liquidazione dei consulenti tecnici del pubblico ministero (articoli 49 e 57 del testo unico citato). I compensi debbono essere liquidati in misura di onorari fissi prestabiliti da specifiche tabelle; queste ultime variano secondo il tipo di attività prestata e, solo in via residuale, la norma del 1980 permette di parametrare l'impegno al tempo che è stato utilizzato dal perito. Il testo unico

citato dovrebbe far fronte alle anomalie che si sono registrate e che sono state denunciate dagli interroganti.

PRESIDENTE. L'onorevole Ercole ha facoltà di replicare.

CESARE ERCOLE. Signor Presidente, ringrazio il ministro Giovanardi per la sensibilità che ha manifestato nel darmi questa risposta. Capisco che la vicenda è molto complessa e avrà bisogno di ulteriori accertamenti.

Con l'interrogazione in esame abbiamo voluto responsabilizzare il Governo e capire che cosa volesse fare di fronte a queste ingenti spese che il Ministero della giustizia è costretto a sostenere a seguito della discrezionalità concessa ai pubblici ministeri nelle situazioni evidenziate. Riteniamo che questa discrezionalità debba essere in qualche modo correttamente veicolata al fine di evitare che in futuro si reiterino casi come quelli dell'inchiesta cosiddetta « Assicuropoli » condotta presso il tribunale di Genova, in cui l'uso distorto delle perizie non solo non ha agevolato l'esito dell'indagine ma rischia addirittura di rendere inutile tutto il lavoro finora svolto.

Nella convinzione che episodi come questi rispondano ad un'idea dell'amministrazione della giustizia opposta a quella che dovrebbe essere garantita nelle aule dei tribunali, auspichiamo che anche tra i pubblici ministeri si diffonda una maggiore responsabilità e coscienza nel ricorso a strumenti così determinanti ai fini dell'esito dell'indagine e così potenzialmente onerosi per il bilancio statale.

(Orientamenti del Governo su ipotesi di modifica della legge sulla fecondazione assistita – n. 3-03110)

PRESIDENTE. L'onorevole Montecchi ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-03110 (vedi l'allegato A – Interrogazioni a risposta immediata sezione 3).

ELENA MONTECCHI. Ministro Giovanardi, il 10 marzo prossimo entrerà in

vigore la legge sulla procreazione assistita. Mentre questa era in votazione alla Camera dei deputati, il ministro Prestigiacomò, in un'intervista rilasciata al *Corriere della sera*, mai smentita, ha sostenuto di voler introdurre modifiche sostanziali ad una legge da lei definita orribile. Su un altro quotidiano – *la Repubblica* – lo stesso ministro Prestigiacomò ha sostenuto che questa legge a suo parere ha « limiti di costituzionalità ».

Posto che noi non abbiamo mai ascoltato in quest'aula il parere del ministro competente, il ministro della salute, professor Sirchia, chiediamo se il Governo concordi con le dichiarazioni del ministro Prestigiacomò e, ove concordasse, dove, come e quando pensa di cambiare la legge; oppure, se così non è, desideriamo sapere se il ministro Prestigiacomò parlava a nome di una forza politica oppure a titolo personale.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, ha facoltà di rispondere.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, i membri del Governo non hanno assunto una posizione neutrale rispetto a questa materia, se non altro perché il ministro dell'interno, onorevole Pisanu, era presidente del gruppo di Forza Italia e chi vi parla era presidente del gruppo cristiano-democratico nella scorsa legislatura, quando si discuteva la normativa in esame, la cui approvazione intendevamo favorire.

Il Governo dà pertanto un giudizio positivo sull'approvazione della legge sulla procreazione medicalmente assistita, in quanto essa costituisce un importante passo in avanti nella vita della nostra società. Si tratta di un provvedimento che coinvolge numerose famiglie italiane, la cui finalità primaria è quella di regolamentare un settore in ordine al quale da parte di molti soggetti – pubblici, privati e istituzionali – era venuta la richiesta pressante e non più differibile di una disciplina legislativa, garante delle aspet-

tative e dei diritti dei nuclei familiari e dei nascituri, per fare fronte a quello che stava diventando un vero e proprio *far west*, con il coinvolgimento di ingenti interessi economici e con forzature assolutamente inaccettabili per un paese civile (era sufficiente leggere i giornali per comprendere quanto stava avvenendo nel settore). Sussisteva pertanto l'attesa della regolamentazione della procreazione assistita, e il dibattito parlamentare è durato quasi sette anni, con un ampio confronto con la società civile.

Detto questo, è evidente che la legge, una volta entrata in vigore, deve essere monitorata e ne devono essere verificati i risultati, con onestà intellettuale. Qualora nell'applicazione della legge emergessero problemi od incongruità, la materia potrà essere rivista, come nel caso di ogni legge che viene licenziata dal Parlamento. Tuttavia, resta fermo il giudizio positivo del Governo sull'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Montecchi ha facoltà di replicare.

ELENA MONTECCHI. Il ministro Giovanardi non ha risposto; egli ha ricordato ciò che è accaduto quando l'attuale maggioranza era all'opposizione. Ricordo che quando si governa lo si fa per conto di tutti i cittadini, che hanno sensibilità e atteggiamenti culturali e anche tecnici diversi. Il Governo dovrebbe rappresentare anche il ministro Prestigiacomo, in qualità di cittadina.

Le ricordo inoltre, signor ministro, qualora non lo sapesse, che il ministro Sirchia ha annunciato, sempre tramite la stampa, la realizzazione di un'enorme cella frigorifera a Milano, nella quale raccogliere tutti gli embrioni sparsi nei diversi centri pubblici e privati.

Ho dunque ben compreso che il Governo è pienamente favorevole alla legge sulla procreazione assistita, perché essa è coerente con ciò che è stato sostenuto da parte delle forze che oggi governano, quando esprimevano esclusivamente un'opinione di parte (*Applausi dei deputati*

dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo).

(Iniziativa per rendere applicabile la nuova legge sulla fecondazione assistita – n. 3-03111)

PRESIDENTE. L'onorevole Craxi ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-03111 (*vedi l'allegato A – Interrogazioni a risposta immediata sezione 4*).

BOBO CRAXI. Signor Presidente, signor ministro, sulla fecondazione assistita siamo passati dal *far west* a Las Vegas, ovvero nel tempio del gioco, della fortuna e della sorte.

La nuova legge presenta alcuni problemi; ne cito soltanto alcuni tra i più clamorosi, oltre all'insufficienza delle risorse finanziarie: la non inclusione delle tecniche di procreazione medicalmente assistita nei livelli essenziali di assistenza; l'obbligatorietà di produrre ogni volta non più di tre embrioni e di impiantarli tutti; il divieto di effettuare ricerche sulle cellule staminali; l'impossibilità per le donne di scegliere se impiantare o meno l'embrione, anche se malato; il riconoscimento del diritto del concepito a nascere, che prefigura limpidamente un attacco alla legge n. 194 del 1978.

Chiedo se il Governo intenda recepire l'ordine del giorno Carlucci n. 9/47-B/13, presentato nel corso della seduta della Camera del 10 febbraio 2004, al fine di rendere quanto meno applicabile la legge sulla fecondazione assistita.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, ha facoltà di rispondere.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, nel corso della risposta alla precedente interrogazione intendevo proprio sottolineare che non si tratta di una questione che attiene alla collocazione di ciascuno nel Governo, nella maggioranza o

nell'opposizione: nella scorsa legislatura eravamo all'opposizione, e condividevamo il testo sulla procreazione assistita; vi sono forze politiche che attualmente sono all'opposizione, come i popolari...

ROBERTO RUTA. Margherita !

GABRIELE FRIGATO. Rispondi !

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. ...che si sono espressi con convinzione a favore del testo stesso. È dunque una questione di coscienza e di orientamenti personali, nella quale ritengo che il Governo non c'entri assolutamente nulla. Si tratta di questioni fondamentali per il futuro della nostra società, come è stato opportunamente sottolineato dall'onorevole Craxi.

Da una parte c'è il *far west*, c'è la procreazione intesa come acquisto dei fattori della produzione: il seme, l'utero in affitto, la zia, la nonna e la compravendita di seme selezionato per mezzo di riviste patinate. Quest'ultimo è tanto più costoso quanto più è selezionato: mi riferisco al quoziente di intelligenza o ai caratteri del nascituro, cioè se sarà bianco o biondo. Così sta avvenendo dove è praticata la fecondazione eterologa. Sono veramente prospettive terrificanti. C'è anche la selezione eugenetica, l'idea di selezionare, già cara ai nazisti. Ci aveva provato anche Himmler, quando affermò la necessità di mettere al mondo soltanto persone che possedessero determinate caratteristiche. Queste sono frontiere di un dibattito in corso in tutto il mondo e che presenta inquietanti prospettive: si pensi alla clonazione.

Detto questo, nessuno ha attaccato la legge n. 194 del 1978. Il Governo prende atto e dà il suo consenso all'ordine del giorno che afferma che non c'è alcuna intenzione di modificare questa legge. Il Governo non assumerà alcuna iniziativa di questo tipo ed è attento ad un monitoraggio. Nessuno afferma che la legislazione attuale sia perfetta. Anche l'onorevole Prestigiacomo ha formulato alcune osservazioni che, sicuramente, devono essere va-

gliate e approfondite. Credo che nessuno abbia in mano la verità. Quanto si è fatto in Parlamento, dopo tanti anni, è stato mettere un po' di ordine nella materia e aver evitato una deriva che poteva portare a situazioni che in altri paesi, ahimè, si stanno vivendo in maniera drammatica, laddove si scardina fin dall'inizio, ad esempio, il diritto del nascituro di avere un padre e una madre, diritto naturale che credo debba essere rispettato e condiviso. Con questa legge, che ha trovato una maggioranza al di là degli schieramenti, è stato messo un punto fermo. Credo che sia stato positivo questo passaggio parlamentare. In futuro, ci saranno elementi da monitorare e da migliorare. Credo ci sia la disponibilità di tutti per arrivare a questo risultato.

PRESIDENTE. L'onorevole Craxi ha facoltà di replicare.

BOBO CRAXI. Considerati i rapporti, anche di carattere personale, che intratengo con il ministro Giovanardi, non intendo replicare polemicamente. Affermo soltanto che - ahimè - mi sembra che il Governo ancora non abbia compreso bene quali pesci prendere, rispetto all'applicabilità di questa legge. Ci sono centinaia di migliaia di cittadini in questo paese che sono riusciti, per fortuna, ad ottenere di diventare padre o madre grazie alla tecnica della fecondazione assistita. Mi auguro che, essendo passati dal *far west* a Las Vegas - lo ripeto - questo non impedisca ad altri cittadini, uomini e donne, attraverso una legge normale, europea, di poter continuare a ricorrere alle tecniche di fecondazione medicalmente assistite.

(Iniziativa per assicurare ai comuni le stesse risorse finanziarie attribuite nel 2003 - n. 3-03114)

PRESIDENTE. L'onorevole Stradiotto ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-03114 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata - sezione 5*).

MARCO STRADIOTTO. Signor ministro, in questi giorni abbiamo ricevuto segnalazioni da parte di numerosi sindaci che lamentano un forte taglio dei trasferimenti statali a favore dei comuni. Utilizzando l'apposito sito Internet del Ministero dell'interno, abbiamo potuto constatare che i tagli, rispetto al 2003, sono, mediamente, del 10 per cento, con punte che superano, per alcuni piccoli comuni, anche il 30 per cento. In questa situazione, i comuni non hanno tante scelte: o aumentano le proprie entrate o diminuiscono i servizi. In entrambi i casi, a rimetterci sono i cittadini più deboli, cioè le famiglie con bambini, con anziani e con portatori di handicap. Il ministro dell'economia più volte ha annunciato di non voler fare « macelleria sociale » e di non voler mettere le mani in tasca ai cittadini. Con i drastici tagli che proponete, delegate ai comuni questo ingrato compito. In un momento in cui un sempre maggior numero di famiglie fatica ad arrivare a fine mese, se i tagli saranno confermati i comuni dovranno aumentare le tariffe, i buoni pasto, le rette per gli asili nido e per le case di riposo. Signor ministro, desideriamo sapere se il Governo intenda assicurare ai comuni almeno gli stessi trasferimenti del 2003.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovannardi, ha facoltà di rispondere.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Non c'è dubbio che l'argomento si ascriva nell'ambito della necessaria riforma in senso federale della fiscalità, attraverso la quale, con chiarezza, ogni livello di governo, comunale, provinciale, regionale e statale, si renderà responsabile davanti ai cittadini dei servizi erogati e del costo degli stessi.

È evidente che in una fase di transizione ci sono responsabilità e attribuzioni di competenze trasferite in periferia, ma la logica rimane quella centralizzata che poi fa nascere questo ping-pong di responsabilità tra Stato, enti locali, comuni e province, mentre naturalmente il prelievo

viene poi fatto sempre allo stesso soggetto, che è il cittadino. Che paghi le tasse a Roma — per poi essere distribuite — o che le paghi localmente, per il cittadino non cambia molto, salva la poca chiarezza di questi rapporti. Certamente, nel 2003 — questi sono i dati esatti — lo 0,72 per cento in meno è andato alle province, il 3,55 ai comuni, l'1,45 alle comunità montane. Questo è dovuto a un fatto particolare, cioè all'applicazione del patto di stabilità interno, che è uno strumento istituito già nel corso della precedente legislatura nella logica di progressivo adeguamento ai meccanismi di controllo dei bilanci europei.

È per questo che è difficile, è fuorviante il paragone con il 2003, perché in quell'anno è stata prevista una attribuzione di carattere straordinario e non ripetibile. Quindi, il carattere straordinario di questa attribuzione porta ad un raffronto non dei dati del 2004 con quelli del 2003, attesa la situazione straordinaria del 2003, ma con la progressione degli anni precedenti. Sul 2004, pertanto, rimane a regime il meccanismo di determinazione ordinario del patto di stabilità interno che è rimasto immutato rispetto all'anno precedente.

Confermo, però, che il problema di questi rapporti leali e costruttivi fra comuni, province, regione e Stato si risolveranno soltanto quando saremo in grado di aver stabilito un rapporto virtuoso di responsabilità e di prelievi di cui ogni livello di Governo sia responsabile.

PRESIDENTE. L'onorevole Stradiotto ha facoltà di replicare.

MARCO STRADIOTTO. Signor Presidente, signor ministro, non posso considerarmi soddisfatto. Non riesco a comprendere — ma risulterà difficile anche a chi ci ascolta — come mai da un lato il Governo non diminuisca la pressione fiscale e dall'altro trasferisca sempre meno risorse alla periferia. In questo modo, gli enti locali sono costretti ad aumentare le tariffe e le tasse locali, con il risultato che la pressione fiscale per il cittadino è aumentata. Sbaglio o eravate voi a scrivere « meno tasse per tutti » ?

I tagli riguardano tutti i comuni, ma vorrei citarne alcuni. Ad esempio, i comuni di Campobasso, Potenza e Bari nel 2004 avranno minori trasferimenti rispetto al 2003 pari al 10,5 per cento. Per l'Aquila vi sarà un taglio del 13 per cento, per Napoli del 9 per cento e per Arezzo del 13 per cento. Il comune di Roma avrà un taglio del 6,8 per cento pari a 65 milioni di euro in meno, mentre Milano del 9,7 per cento, pari a 44 milioni di euro in meno. Per Padova vi sarà un taglio del 16 per cento e che dire del comune di Treviso, patria della Lega nord? Il taglio previsto è pari al 15 per cento: è forse questa la famosa *devolution*?

La situazione è ancora più grave per i piccoli comuni. Ad esempio, il comune di Felino in provincia di Parma avrà un taglio pari al 37 per cento, il comune di Viganò, in provincia di Lecco, avrà un taglio pari al 34,4 per cento e molti altri ancora avranno tagli al sopra del 20 per cento. Signor ministro, è difficile spiegare ai cittadini i motivi che vi hanno spinto da una parte ad abolire la tassa di successione per i grandi capitali, mentre dall'altra a ridurre i fondi per i comuni, la scuola e la sanità. Di conseguenza, a rimetterci sono le famiglie più deboli, che si vedranno costrette a pagare di più i servizi. È naturale che in questa situazione si assista ad un calo dei consumi. Le famiglie italiane con sempre maggiori difficoltà riescono ad arrivare a fine mese. Se non ci sono soldi in tasca è difficile fare acquisti.

Signor ministro, avete fallito in quello che è il primo compito del Governo, visto che non state ripartendo in modo equo le risorse. Avete promesso il miracolo italiano, ma il vero miracolo per gli italiani è quello di riuscire ad arrivare a fine mese (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

(Occupazione abusiva di uno stabile a Milano da parte di persone senza permesso di soggiorno - n. 3-03115)

PRESIDENTE. L'onorevole Verro ha facoltà di illustrare la sua interrogazione

n. 3-03115 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 6*).

ANTONIO GIUSEPPE MARIA VERRO. Signor Presidente, signor ministro, da oltre due anni un intero palazzo in via Adda a Milano è occupato abusivamente da circa 200 persone di etnia rom. La presenza di questi occupanti reca ripetute turbative all'ordine pubblico, con grave danno per i commercianti delle zone limitrofe e per tutta la cittadinanza.

Vorrei citare due episodi. Il primo è quello relativo a due poliziotti in servizio che, dopo aver fermato due rumeni privi di documenti, sono stati aggrediti da numerosi abitanti abusivi del palazzo, con il risultato che i fermati sono riusciti a scappare e i poliziotti sono finiti in ospedale con escoriazioni guaribili in dieci giorni. Il secondo episodio riguarda il presidente del consiglio di zona, che è stato sequestrato ed aggredito all'interno dello stabile di via Adda e al quale è stato impedito di verificare le condizioni igieniche ed ambientali della struttura.

Alla luce di questi fatti, chiedo al ministro dell'interno se intenda adottare immediati provvedimenti per ripristinare condizioni di sicurezza normali nell'area di via Adda e, in particolare, se intenda provvedere, attraverso l'intervento del prefetto di Milano, allo sgombero dell'edificio e all'espulsione degli occupanti abusivi che non risultino in regola con le normative vigenti.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, ha facoltà di rispondere, anche se io di luce ne vedo poca in questo episodio... Prego, signor ministro.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, gli episodi citati dall'onorevole Verro sono veri, nel senso che vi è stata una aggressione proprio in via Adda, da parte degli occupanti abusivi di questo edificio, nei confronti di agenti delle forze dell'ordine e, nel contempo, è stato impedito al presidente del consiglio di zona di

verificare lo stato dell'immobile. Il signor Hennig poi non ha sporto denuncia, ma vi è stato sicuramente il tentativo — riuscito — di impedirgli di esercitare il diritto di entrare nell'immobile. Per quanto riguarda la soluzione del problema, la cosa si fa più complessa. Sarà bene riassumere la cronistoria.

È dal 2002 che circa 300 cittadini extracomunitari, rumeni e di etnia rom — fra cui, purtroppo, anche 70 minori —, hanno occupato l'edificio sito in via Adda n. 14 a Milano. Metà di loro non sono in regola con la normativa vigente in materia di permesso di soggiorno, l'altra metà invece è in regola. Via Adda è una delle tante zone della città di Milano che ha subito questo tipo di occupazione. Lo sgombero di questi campi di sosta degli stabili e delle fabbriche dismesse abusivamente impegna notevolmente le forze dell'ordine. Gli interventi sono frequenti, ma molte volte ciò non è sufficiente, perché questa situazione si ripresenta in altre parti della città.

Lo sgombero dell'immobile di via Adda andrà effettuato non appena il comune di Milano, con il quale da tempo prefettura e forze dell'ordine collaborano per individuare una soluzione, avrà reperito una possibilità di accoglienza — oltretutto siamo nel mese di febbraio — per gli stranieri regolari (non per gli irregolari) e, in particolare, per i bambini, che sono una settantina e che da qualche parte vanno pur collocati.

Nel frattempo, ormai da diversi mesi, intorno allo stabile la Polizia di Stato e i carabinieri assicurano un controllo capillare, al fine di contrastare i fenomeni di criminalità diffusa — soprattutto furti — lamentati dagli abitanti della zona. Tali servizi hanno portato nel corso del 2003 a rintracciare circa 300 cittadini rumeni irregolari che sono stati accompagnati alla frontiera, mentre già nei primi due mesi del 2004 sono state rintracciate ed espulse 49 persone.

PRESIDENTE. L'onorevole Verro ha facoltà di replicare.

ANTONIO GIUSEPPE MARIA VERRO. Signor Presidente, mi auguro che, grazie alla collaborazione tra le forze dell'ordine ed il comune di Milano, si possa al più presto risolvere questo problema che, come ha ricordato il ministro, è particolarmente grave. Tuttavia, non vorrei che in questo caso al danno del mancato o del ritardato sgombero si aggiungesse anche la beffa, in quanto gli occupanti issano cartelli del tipo « Fuori gli italiani da via Adda ». Questo contribuisce al fatto che residenti e commercianti sono accusati, dagli occupanti abusivi, di razzismo, sfruttamento e segregazione e questo soltanto per aver firmato la petizione che chiede lo sgombero.

Credo che lo Stato non possa consentire che un « pezzo » di Milano venga lasciato nelle mani della criminalità, deve intervenire ed io mi auguro che, dopo questo intervento, si adoperi con sollecitudine. Ignorare la legge, far finta che essa non venga violata, non aiuta la convivenza civile. Non vorremmo, signor ministro, che alla fine ad aver torto fossero gli abitanti del quartiere, che hanno sempre vissuto rispettando la legge che i nuovi venuti, invece, calpestanto (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

(Crisi della Coopcostruttori di Argenta — n. 3-03112)

PRESIDENTE. L'onorevole Foti ha facoltà di illustrare l'interrogazione Anedda n. 3-03112 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 7*), di cui è cofirmatario.

TOMMASO FOTI. Signor Presidente, signor ministro, è innegabile che questo sia un periodo del tutto negativo per i risparmiatori italiani, come attestano i fatti relativi ai *bond* della Cirio ed alla Banca 121. Tuttavia, ritengo che anche le vicende della Coopcostruttori di Ferrara meritino una precisa attenzione.

Si tratta, infatti, di un colosso del settore delle costruzioni, oggi in amministrazione straordinaria, riguardo al quale

i commissari giudiziari hanno accertato un debito pari a un miliardo di euro. Vorrei aggiungere, inoltre, che solo attraverso false comunicazioni sociali esso ha potuto emettere azioni di partecipazione cooperativa, promettendo tassi di interesse del 7 per cento.

Allora, signor ministro, chiediamo, in primo luogo, quale tipo di controlli siano stati esercitati sulla Coopcostruttori, soprattutto in relazione alla vigilanza che sarebbe dovuta spettare alla Lega delle cooperative e mutue...

PRESIDENTE. Onorevole Foti...

TOMMASO FOTI. In secondo luogo, vorremmo sapere quali iniziative intenda assumere il Governo per tutelare il reddito delle famiglie e di coloro che sono coinvolti in questa vicenda.

PRESIDENTE. Il ministro delle attività produttive, onorevole Marzano, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Signor Presidente, come il collega interrogante già sa, il tribunale di Ferrara ha disposto il 13 agosto dello scorso anno l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria per la Coopcostruttori di Argenta, procedura successivamente estesa alle società collegate CIR e Il Progresso.

In data 15 gennaio 2004, è stato approvato il programma predisposto dai commissari. Tale programma prevede, quale via di sbocco della procedura, tenuto conto dei dati di partenza che lei stesso ha citato circa il debito che si è andato formando, la cessione di complessi aziendali, da effettuarsi salvaguardando l'unità operativa del *core business*, costituita dal settore delle costruzioni. Ciò per quanto possibile; i settori laterizi, ceramiche ed utensili, invece, saranno ceduti separatamente.

I commissari hanno anche dato atto di aver riavviato alcuni cantieri, mentre sono in corso le verifiche necessarie e le trattative con le stazioni appaltanti ai fini di ulteriori riaperture dei cantieri.

Per quanto riguarda le verifiche sulle cause dell'insolvenza e sull'accertamento delle relative responsabilità, i commissari hanno compiuto gli adempimenti di competenza, riferendone alla magistratura. Per quanto concerne la difesa del reddito dei dipendenti, invece, è stata celermente attivata la cassa integrazione guadagni.

Sul versante delle spese pregresse dei dipendenti medesimi, in parte congelate in seno alla cooperativa sotto forma di azioni di partecipazione cooperativa, mediante prelievi operati direttamente in busta paga, si segnala che il giudice delegato alla procedura ha deciso di ammettere i relativi importi al passivo, con il privilegio previsto per gli stipendi dovuti ai dipendenti, ai sensi dell'articolo 2751-*bis* del codice civile. Tale decisione consentirà probabilmente, per questa importante posta, il ristoro quasi integrale dei dipendenti risparmiatori.

Per quanto riguarda la vigilanza operata sull'ente cooperativo, come sottolineato anche dall'onorevole interrogante, la Coopcostruttori, aderendo alla Lega delle cooperative e mutue, è soggetta alla vigilanza ordinaria di tale associazione, con conseguente esclusione di ogni capacità vigilatoria del Ministero delle attività produttive. Quanto alla vigilanza straordinaria ministeriale, invece, si deve specificare che essa viene innescata da denunce, segnalazioni ed esposti, che nel caso in questione non sono ancora stati presentati.

PRESIDENTE. L'onorevole Foti ha facoltà di replicare.

TOMMASO FOTI. Signor Presidente, mi dichiaro del tutto soddisfatto dalla risposta fornita dal ministro Marzano, che permette anche di formulare alcune valutazioni di ordine politico.

Spesso, in quest'aula, assistiamo a legittime prese di posizione a favore dei lavoratori; su questo argomento, invece, non abbiamo sentito, da sinistra, alcuna voce. Ci è venuto, allora, un legittimo sospetto: che tanto silenzio dipendesse unicamente dal fatto che questo scandalo, del quale i giornali non parlano, ma a

causa del quale molte famiglie soffrono, è imputabile soltanto alla Lega delle cooperative, la quale, dopo aver costruito il suo impero in Emilia Romagna, lascia le imprese in difficoltà al loro destino: alla liquidazione, con commissari giudiziali che accertano « buchi » di bilancio che sfiorano il miliardo di euro !

Ora, a noi pare che un « buco » di tale portata non si possa verificare in un giorno, ma sia frutto di una cattiva amministrazione, reiterata nel tempo, nonché — necessariamente — di un atteggiamento omissivo da parte di chi aveva il compito di controllare. A tale riguardo, ci fa piacere che il ministero abbia chiarito, una volta per tutte, che il controllo non competeva al Ministero delle attività produttive e che le colpe sono, invece, di coloro i quali, oggi, se ne devono senz'altro fare carico.

Partendo da queste premesse, mi pare doveroso rimarcare che questo atto di solidarietà, che la destra politica ha voluto compiere nei confronti dei risparmiatori e dei lavoratori, troverà la sua naturale conclusione nella manifestazione che si terrà presso il Palafiera di Parma, sabato 28 febbraio, alle ore 11, a favore del risparmio tradito, alla quale interverrà anche il Vicepresidente del Consiglio, onorevole Gianfranco Fini (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

(Annuncio del progetto di diminuire il livello globale dei contingenti statunitensi in Europa — n. 3-03113)

PRESIDENTE. L'onorevole Deiana ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-03113 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 8*).

ELETTRA DEIANA. Ringrazio innanzitutto il ministro Martino, il quale, in via eccezionale, è venuto a rispondere al *question time*.

PRESIDENTE. La sua presenza è tanto più gradita: a volte, l'inflazione dei ministri non è una gran cosa !

ELETTRA DEIANA. Non abbiamo un'inflazione di ministri nel *question time*, signor Presidente.

MAURA COSSUTTA. Del *premier*, poi, mai !

ELETTRA DEIANA. Come il ministro sa bene, la mia interrogazione tratta un aspetto essenziale della nostra visione di politica internazionale e della nostra concezione della difesa.

L'amministrazione statunitense sta lavorando ad una poderosa ristrutturazione strategica della presenza dei suoi contingenti nel mondo, il che comporterà, secondo quanto lo stesso Segretario di Stato Colin Powell ha dichiarato al nuovo Segretario della NATO Jaap de Hoop Scheffer, una forte diminuzione dei contingenti statunitensi sul suolo europeo.

Il *Financial Times* di alcune settimane fa ha scritto che la decisione degli Stati Uniti di ridurre di un terzo le truppe e le basi statunitensi in Europa si configura come una delle più massicce ridislocazioni degli effettivi militari statunitensi dal 1945.

La nostra domanda è se vi siano consultazioni tra il Governo italiano e le autorità statunitensi, e di che tipo, soprattutto relativamente al destino dei contingenti americani in Italia.

PRESIDENTE. Il ministro della difesa, onorevole Martino, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO MARTINO, *Ministro della difesa*. Gli Stati Uniti sono impegnati in un processo complessivo di trasformazione del loro strumento militare, avviato dal Segretario della Difesa, Rumsfeld, fin dall'inizio del suo mandato. Si tratta di una trasformazione funzionale ad una dottrina di impiego incentrata su una maggiore mobilità e flessibilità delle forze, per adeguarle agli impegni che caratterizzano il quadro geostrategico attuale, primo fra tutti la lotta al terrorismo.

Tale processo contempla una possibile ridislocazione delle forze e, dunque, una riconfigurazione della presenza militare

statunitense nel mondo, comunque senza incremento quantitativo degli effettivi. Il processo rimane soggetto, di fatto, a consultazioni con alleati e partner, in vista delle conseguenti decisioni operative, che verranno assunte in sintonia con i paesi interessati.

In tale contesto di revisione strategica, non si può escludere che possa essere inserita anche una diversa dislocazione della presenza militare americana sul territorio nazionale. Tale modifica degli assetti dovrà, naturalmente, configurarsi nell'ambito degli accordi che regolano la materia concernente l'utilizzazione delle basi in Italia da parte di forze alleate. Si tratta di accordi che trovano il proprio fondamento nel Trattato di Washington, nelle Convenzioni di Londra e di Ottawa del 1951, nel Protocollo di Parigi del 1952 e nel decreto del Presidente della Repubblica n. 2083 del 1962.

In tale quadro di impegni assunti dall'Italia nell'ambito dell'Alleanza del nord atlantico, si inseriscono quelli con gli Stati Uniti: il *Bilateral Infrastructure Agreement*, del 1954; lo *Shell Agreement*, del 1995; vari accordi tecnici integrativi.

Gli atti, che hanno un'elevata classifica di segretezza, non possono essere declassificati unilateralmente. Afferiscono, infatti, a materia di carattere militare, non divulgabile, in particolare quando riferita al campo della difesa integrata con i paesi alleati. La diffusione di informazioni sugli strumenti di difesa, le loro capacità e la dislocazione delle forze sul territorio è, a buona ragione, sempre stata considerata fonte di rischio per la sicurezza dei singoli Stati e collettiva; lo è, a maggior ragione, in presenza della minaccia del terrorismo internazionale.

Così è anche per l'accordo tecnico cui fa cenno l'onorevole Deiana riferito al comprensorio militare dell'isola di Santo Stefano, presso La Maddalena. Ciò prescinde, naturalmente, da tutte le garanzie in termini di sicurezza delle persone e delle strutture e di tutela dell'ambiente dell'area de La Maddalena, che rappresentano priorità assolute di questo mini-

stro e rispetto alle quali siamo impegnati da sempre e, proprio oggi, riferiamo in altro ambito parlamentare

In conclusione, oggi, come nel passato, la presenza di forze statunitensi in alcune basi nazionali è riconducibile agli accordi sottoscritti dal nostro paese nell'ambito della storica alleanza tra i due paesi nel quadro della NATO, fattore imprescindibile di salvaguardia della pace, della libertà e della democrazia.

PRESIDENTE. L'onorevole Deiana ha facoltà di replicare.

ELETTRA DEIANA. Signor Presidente, ringrazio il ministro per le precisazioni che ha reso ma che non rispondono al quesito posto sulla natura delle consultazioni in questione: di che tipo di consultazioni si tratta?

La questione riguardante la declassificazione e l'impossibilità di passare alla desegretazione degli atti senza un accordo bilaterale, senza una reciprocità, non significa assolutamente che le cose debbano restare ferme. L'Italia può pattuire una nuova fase in cui ridiscutere tutto, ponendo il Parlamento nella condizione di conoscere ciò che era classificato in un certo modo e ciò che si prepara in questo giro di consultazioni; altrimenti, il nostro paese sembra essere a disposizione dell'alleato americano, che si limita a comunicarci i suoi piani di riconfigurazione (tra l'altro, basta visitare i siti americani per venirne a conoscenza). Sembra, quindi, che siamo a disposizione delle riconfigurazioni strategiche degli Stati Uniti d'America.

Vorrei sapere quali passi si stanno compiendo da una parte e dall'altra per stabilire una nuova pattuizione e su quali basi il Parlamento italiano sarà messo nelle condizioni di sapere e, quindi, di uscire da quel limbo di totale segretezza.

Per quanto riguarda La Maddalena, assistiamo a decisioni unilaterali (tra l'altro, signor ministro, di sua diretta responsabilità); infatti, rispetto all'accordo del 1972 sul punto di appoggio per la nave arsenale presso La Maddalena, vi è l'in-

tenzione da parte del Governo di passare, su richiesta americana, ad un vero e proprio stanziamento di base sulla costa.

Nonostante la sua gentilezza, il punto rimane inevaso. Il Parlamento non è messo nelle condizioni di conoscere, non solo i contenuti della consultazione...

PRESIDENTE. Onorevole Deiana, dovrebbe concludere.

ELETTRA DEIANA. ...ma anche la metodica della consultazione. Siamo chiamati a dirci disponibili o a ridiscutere? Di conseguenza, quale ruolo gioca il Parlamento?

PRESIDENTE. Allora, rimaniamo nel dubbio.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata. Ringrazio il Governo e i colleghi intervenuti.

La seduta, sospesa alle 15,50, è ripresa alle 16,10.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armani, Giovanni Bianchi, Martusciello e De Ghislanzoni Cardoli sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

Sull'ordine dei lavori (ore 16,12).

GIORGIO PANATTONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, questa mattina in Commissione è ricominciato l'esame della cosiddetta legge

Gasparri, ma è ripartito con il piede sbagliato, secondo noi. In primo luogo, perché questo provvedimento, rinviato in Commissione, ci è stato riproposto con lo stesso testo, compresi gli stessi errori di stampa; in secondo luogo, perché ci è stato detto che dovevamo ricominciare a discutere dall'articolo 15; infine, perché ci è stato detto che non era possibile rifare un ragionamento complessivo sul provvedimento, come ci saremmo aspettati, visto che queste erano le indicazioni emerse al momento del rinvio.

Questa è, secondo noi, una proposta politicamente del tutto inaccettabile e ci permettiamo di sottoporre alla sua attenzione le seguenti considerazioni.

Innanzitutto, il provvedimento è stato rinviato in Commissione, non al Comitato dei nove, prima dell'esame dell'articolo 8, che è un articolo non compreso tra quelli selezionati per l'esame del provvedimento e sottoposti ad emendamenti, ed è stato rinviato in Commissione dalla stessa maggioranza perché era a rischio di voto contrario.

La seconda questione è che, secondo noi, questo provvedimento richiede un riesame di carattere complessivo, perché gli articoli già votati comportano dei rinvii ad articoli che sono ancora da votare dei quali non si conosce il contenuto, perché il nuovo testo è ignoto a tutti. Vorremmo chiedere formalmente di portare questo argomento all'attenzione della prossima Conferenza dei capigruppo in modo che si possano discutere le modalità, i criteri e i contenuti dell'esame di questo provvedimento sia in Commissione sia in Assemblea. Noi chiediamo che si riesami tutto il provvedimento nelle sue varie componenti e che si decida anche qual è la modalità più completa e più adatta per rispondere ai rilievi del Presidente della Repubblica.

Ci attendiamo dalla Conferenza dei capigruppo una decisione in merito, sulla scorta della quale decideremo il nostro comportamento futuro, che sarà ovviamente conseguente alle decisioni che la Conferenza dei capigruppo stessa potrà assumere sull'argomento. Sottolineiamo

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, proporremmo 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-

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

che ha effettuato i lavori, ma potrebbe effettuare detrazioni fino al 41 per cento. Perché vi dovrebbe essere questa disparità?

In terzo luogo, mi rivolgo al sottosegretario Ventucci che ha seguito questo tema, segnalandogli che il nostro subemendamento risolverebbe anche una situazione che si presta a numerosi problemi di interpretazione. In altre parole, l'ultima legge finanziaria ha previsto un tetto di spesa di 60 mila euro e la detrazione ai fini IRPEF nella misura del 41 per cento. Oggi si riabbasserebbe il tetto di spesa a 48 mila euro e l'aliquota per le famiglie al 36 per cento. Mi chiedo: il privato che ha avviato un intervento a gennaio con le norme vigenti della legge finanziaria, a quali regole deve sottostare? Deve far riferimento al tetto di spesa in vigore nel momento in cui ha avviato l'intervento o a quello che entrerebbe in vigore con la conversione di questo decreto-legge?

Quindi, oltre a ragioni di equità ed efficacia, vi sono anche ragioni di chiarezza delle norme. Per questo motivo, non solo chiedo al Governo di modificare il proprio parere, ma mi sento di chiedere (in questo caso, mi sembra, con molti argomenti che — lo ripeto — sono stati condivisi anche da esponenti della maggioranza) all'Assemblea di sostenere i nostri subemendamenti.

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

TINO IANNUZZI. Signor Presidente, intervengo molto rapidamente, ricollegandomi alle considerazioni espresse dal collega Vigni.

Con il subemendamento in esame si può completare il processo di stabilizzazione, almeno per il 2004-2005, delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie. Alla luce di una battaglia realmente condotta secondo uno spirito *bipartisan*, che in Commissione ambiente ha visto la maggioranza e la minoranza collaborare attivamente e positivamente, abbiamo pro-

mosso in questi tre anni la prosecuzione di un'esperienza di grande positività e significativo.

Oggi, abbiamo ottenuto risultati positivi che consentono di prolungare questa esperienza al 2004 e al 2005, con la riduzione dell'IVA per le prestazioni dal 20 al 10 per cento. Tuttavia, vi è una distinzione, introdotta con l'articolo aggiuntivo del Governo, che sicuramente non è positiva e che crea anche un'ingiustificata disparità di trattamento, che sarà sicuramente giudicata in termini penalizzanti e negativi dai cittadini.

Infatti, mentre rimane la possibilità di detrarre l'IRPEF al 41 per cento, entro un tetto massimo di spesa di 60 mila euro, per le ristrutturazioni di interi immobili eseguite da imprese di costruzione o cooperative edilizie, per gli interventi di ristrutturazione che ciascun proprietario esegue all'interno del proprio appartamento la detrazione discende dal 41 al 36 per cento ed il tetto di spesa passa da 60 mila a 48 mila euro. Lo dico con grande serenità: del resto, questo subemendamento reca come primo firmatario il presidente Armani ed è stato sottoscritto anche dall'onorevole Lupi. Peraltro, vi è una nota ufficiale e formale del presidente della VIII Commissione, cui il Ministero dell'economia e delle finanze non ha dato risposta, che indica come questo provvedimento sostanzialmente sia a costo zero, si autofinanzi.

Noi determiniamo una situazione nella quale, se un privato ha acquistato un appartamento ristrutturato da un'impresa, può detrarre l'IRPEF nella misura del 41 per cento e sino a 60 mila euro; se poi come privato, all'interno dell'appartamento del quale è già proprietario, ristruttura l'immobile, la detrazione passa al 36 per cento ed entro un tetto di 48 mila euro.

È assolutamente una disparità ingiustificata; fra l'altro, coloro i quali hanno già cominciato le ristrutturazioni edilizie nei primi due mesi dell'anno, in base all'ultima legge finanziaria, convinti di poter fare affidamento su una detrazione del 41 per cento, oggi si vedono «sopraggiunge-

re » una norma che nel corso dello stesso 2004 ristabilisce la misura del 36 per cento.

Penso allora che questa Assemblea, approvando questo subemendamento, che è effettivamente *bipartisan* e che corona un'esperienza positiva vissuta su questo terreno in Commissione lavori pubblici — ed è quindi largamente condiviso —, completi un percorso che stabilizza per gli anni 2004-2005 agevolazioni positive.

Del resto, i dati ultimi sull'utilizzo di questo istituto nel gennaio 2004 testimoniano che la situazione di incertezza, di *stop and go* che continuamente abbiamo immesso nel meccanismo, ha già prodotto effetti negativi, perché nel gennaio 2004, rispetto all'anno precedente, si è registrato un calo del 13,1 per cento nella sua utilizzazione (da 16.089 a 13.850).

Penso allora che un voto positivo su questo subemendamento consenta di dare una grande spinta al mercato dell'edilizia e ai settori collegati, ai livelli occupazionali, alla riqualificazione del patrimonio urbano e alla riemersione di lavoro sommerso e di economia irregolare.

Consente anche di evitare ingiustificate disparità di trattamento tra una norma giusta per le imprese che, ristrutturando, godono della detrazione al 41 per cento e i privati, che sono stati i primi ad essere destinatari nel 1998 del provvedimento e che invece risultano penalizzati perché il Governo, nel suo articolo aggiuntivo, non è riuscito a reperire risorse che, fra le altre cose, non sono sicuramente elevate. Rimane fermo il fatto che noi continuiamo a contestare — lo ha detto anche il rappresentante del Ministero delle infrastrutture in Commissione lavori pubblici, scontrandosi con il Ministero dell'economia — un provvedimento che si autofinanzia, a « costo zero », perché determina, è vero, riduzioni di entrate per IVA ed IRPEF, ma anche un incremento del gettito complessivo, perché aumentano le ristrutturazioni che vengono fiscalmente denunciate; si mette inoltre in moto un circuito virtuoso di entrate che determina sostanzialmente una condizione paritaria tra entrate ed

uscite, come testimoniano i dati ufficiali forniti dall'Associazione nazionale costruttori edili.

Per questa ragione, noi insistiamo sul fatto che il voto favorevole su questo subemendamento consente realmente di offrire un contributo importante alla ripresa delle attività economiche e produttive e alla riqualificazione del patrimonio edilizio urbano che spesso versa in condizioni di degrado.

Non lamentiamoci poi se non riusciamo ad incentivare, rispetto alle nuove edificazioni, il recupero di ciò che esiste ed è fatiscente o scarsamente mantenuto (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo, dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, Misto-Verdi-L'Ulivo e Misto-Socialisti democratici italiani*)!

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

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho due richieste da rivolgere al rappresentante del Governo, che prima vedevo conversare con il presidente Armani, resosi anche interprete del lavoro svolto in Commissione ambiente nel corso di questa legislatura. Nell'articolo aggiuntivo presentato dal Governo vi è una disposizione retroattiva per quanto riguarda l'IVA. Si dice cioè che l'aliquota del 10 per cento varrà dal primo gennaio 2004.

PRESIDENTE. La avverto che il collega Armani ha ritirato il subemendamento.

PIERO RUZZANTE. Ha ritirato la firma, non il subemendamento.

PRESIDENTE. Lo ha sottoscritto, a nome del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, l'onorevole Innocenti.

VALERIO CALZOLAIO. Dicevo soltanto che il presidente Armani si era fatto interprete nel presentarlo, insieme ad altri colleghi dell'opposizione, di un lavoro svolto dalla Commissione ambiente e sul

quale chiedevo un chiarimento al Governo. Nell'articolo aggiuntivo presentato dal Governo, che voteremo dopo i subemendamenti, vi è una disposizione retroattiva per quanto riguarda l'IVA.

Si dice che l'IVA al 10 per cento varrà per le fatture dal 1° gennaio 2004. Tale retroattività non è prevista per quanto riguarda il massimale. Vorrei sapere dal Governo cosa accade per coloro che hanno iniziato una ristrutturazione già avendo fatturato per 60 mila euro, credendo possibile una detrazione fino a quel tetto. Vorrei chiedere al Governo di spiegare qui in aula la questione, perché si tratta di una situazione concreta, dato che il tetto scelto dal Governo con la legge finanziaria faceva riferimento ad interventi più strutturali di ristrutturazione edilizia...

PRESIDENTE. Onorevole Calzolaio, l'ho lasciata parlare perché vi è stato un momento di confusione, ma ora deve concludere.

VALERIO CALZOLAIO. Concludo, signor Presidente.

Vorrei chiedere all'Assemblea di valutare attentamente il subemendamento in esame ed al Governo di spiegare, prima di passare alla votazione, cosa avviene a coloro che hanno avviato ristrutturazioni contando su un tetto massimo di 60 mila euro.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Abbondanzieri, che pregherei di restare nei tempi regolamentari. Ne ha facoltà.

MARISA ABBONDANZIERI. Signor Presidente, forse *repetita iuvant*. Il presidente Armani ha ritirato la firma dal subemendamento in esame, ma non per questo non riconoscerò il lavoro svolto in materia dal sottosegretario Ventucci e dallo stesso presidente Armani. Non si può negare che la nostra proposta e quella della Lega abbiano fatto in modo che la proposta emendativa del Governo contenesse una sorta di ripensamento sulla

questione dell'IVA e delle ristrutturazioni. Signor sottosegretario, proprio a completamento dell'ottimo lavoro che lei ha svolto in Commissione ed anche in questa sede, le chiediamo di riflettere attentamente sulla questione della differenza tra ciò che avviene dal 1° gennaio al 29 febbraio 2004 e dal 1° marzo 2004 al 31 dicembre 2005.

Non le sarà sfuggita oggi una nota de *Il Sole 24 Ore* secondo cui la diminuzione del tetto potrebbe non compensare i benefici delle detrazioni relative all'IVA sulla mole delle domande. Infatti, il calo è stato notevole e vi è l'assoluta necessità di recuperarlo.

Il Presidente del Consiglio dei ministri — su questo ha ragione — ci aiuta a riflettere sulla semplificazione. Anche questa è una semplificazione giusta nei confronti dei contribuenti e crediamo che il sottosegretario possa dare un contributo significativo nel convincere in tal senso il Ministero dell'economia (*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 Ruzzante. Ne ha facoltà.

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, abbiamo ben chiarito i contenuti del subemendamento in esame. Il collega Armani ha ritirato la sua firma, ma appare evidente che il subemendamento è il frutto di una condivisione anche dei parlamentari del centrodestra.

Ci rivolgiamo a tutta l'Assemblea: su un tema così importante come quello in esame — che consente detrazioni fiscali per i cittadini, ma riguarda inevitabilmente anche le imprese — l'Assemblea già in passato ha approvato un emendamento analogo con il parere contrario del Governo. Quindi, ci rivolgiamo ai colleghi della maggioranza, ai gruppi di Alleanza nazionale, della Lega, dell'UDC e di Forza Italia, affinché il subemendamento in esame, che è di buon senso e risolve i problemi di famiglie, cittadini ed imprese edili, venga approvato attraverso un voto

bipartisan. Noi abbiamo fatto nostro il subemendamento in esame, ma appare evidente a tutti che esso contiene il punto di vista dell'VIII Commissione.

Dunque, invitiamo veramente i colleghi ad esprimere voto favorevole in modo che si possa avere una norma condivisibile e, soprattutto, utile ai cittadini, alle famiglie ed alle imprese.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Innocenti 0.23.01.1, 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>	409
<i>Votanti</i>	406
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	204
<i>Hanno votato sì</i>	178
<i>Hanno votato no</i> ..	228).

Passiamo alla votazione del subemendamento Armani 0.23.01.2.

PIETRO ARMANI. Ritiro la firma, signor Presidente !

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Armani.

Prendo atto che l'onorevole Innocenti, che l'ha sottoscritto, insiste per la votazione del subemendamento 0.23.01.2.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Innocenti 0.23.01.2, 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>	398
<i>Votanti</i>	397
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	199
<i>Hanno votato sì</i>	171
<i>Hanno votato no</i> ..	226).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo, nel testo riformulato.

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

MAURIZIO LEO. L'articolo aggiuntivo presentato dal Governo è volto a prorogare i termini del cosiddetto condono fiscale dal 16 marzo 2004 al 16 aprile 2004. In coordinamento con questa proposta emendativa, il gruppo di Alleanza nazionale aveva predisposto una proposta normativa, volta a differire il termine del cosiddetto concordato preventivo, che è una delle misure contenute nella legge finanziaria per il 2004. Il Governo ha, tuttavia, invitato i parlamentari che avevano predisposto la proposta emendativa a ritirarla. Per senso di responsabilità ed anche per correttezza e lealtà nei confronti della nostra maggioranza abbiamo aderito all'invito. Ciononostante, facciamo presente al Governo che il problema contenuto nella proposta emendativa che abbiamo ritirato è concreto e reale, in quanto esso ci è stato segnalato dal mondo intero degli ordini professionali contabili (dottori commercialisti e ragionieri), che non hanno assolutamente il tempo necessario per poter effettuare il concordato preventivo; teniamo presente, infatti, che le circolari e i *software* applicativi sono di questi giorni.

Segnaliamo, pertanto, nuovamente la questione al Governo e rammentiamo che lo stesso ha addotto, come motivazione per il ritiro della nostra proposta emendativa, il fatto che si sarebbe provocata una perdita di gettito di 600 milioni di euro. Al riguardo, voglio precisare che nella legge finanziaria sono previste, a fronte del

concordato, maggiori entrate per 2 miliardi 700 milioni di euro. Quindi, se i professionisti non aderiranno al concordato (che è una misura facoltativa e non obbligatoria), si verificheranno dei buchi nei conti pubblici pari a 2 miliardi 700 milioni di euro. Pertanto, il problema è reale e concreto e per questo invito il Governo ad esaminarlo, al fine di introdurre la necessaria proroga in un prossimo provvedimento.

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

FABRIZIO VIGNI. L'articolo aggiuntivo presentato dal Governo ha due facce: la prima, che riguarda, come dicevamo poco fa, la proroga a tutto il 2005 delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, è da noi condivisa, pur avendo quei difetti che, invano, abbiamo tentato di correggere con gli emendamenti appena votati. Nonostante tali difetti non siano stati corretti, riteniamo che prorogare a tutto il 2005 le detrazioni IRPEF e riportare l'aliquota IVA al 10 per cento siano misure utili non solo per il settore delle costruzioni, ma soprattutto per proseguire una significativa opera di riqualificazione del nostro patrimonio abitativo, iniziata fin dal 1998.

Ne siamo talmente convinti che una nostra proposta di legge, che ci auguriamo possa essere discussa, propone di rendere strutturali, anche oltre il 2005, le agevolazioni per quegli interventi che siano mirati specificamente alla messa in sicurezza del patrimonio edilizio, alla qualità ecologica delle abitazioni, quindi ad obiettivi di qualificazione delle nostre città.

Non siamo, invece, assolutamente d'accordo con la seconda parte dell'articolo aggiuntivo del Governo, laddove si individuano, a copertura finanziaria della proroga delle agevolazioni per le ristrutturazioni edilizie, misure di proroga dei condoni fiscali per ragioni di merito (riteniamo, infatti, sia un errore, per non dire peggio, un misfatto, il ricorso ai condoni fiscali, e oggi, quindi, ad una proroga). È

pretestuosa l'aggiunta alla prima parte dell'articolo aggiuntivo, concernente le agevolazioni per le ristrutturazioni, di una seconda parte, perché, come lo stesso collega Armani ha ricordato più volte in quest'aula e come tutti i dati dimostrano, per quanto riguarda la misura delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, dal 1998 fino ad oggi vi è stata una sorta di autofinanziamento e si è prodotto un saldo attivo nei conti dello Stato, grazie al maggior gettito derivante dall'aumento dei lavori, dal recupero di evasione fiscale e dall'emersione del lavoro nero. Dunque, non era necessaria la previsione di una copertura finanziaria e tanto meno appare giustificato il ricorso alla proroga dei condoni fiscali.

Per tali ragioni, signor Presidente, anche se il nostro gruppo, anche se le opposizioni condividono la misura della proroga delle agevolazioni per le ristrutturazioni edilizie, non è possibile esprimere un voto favorevole sull'articolo aggiuntivo del Governo, perché non ne condividiamo la seconda parte concernente la proroga dei condoni fiscali (*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 Gamba. Ne ha facoltà.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA. Signor Presidente, nel ribadire la nostra posizione favorevole sull'articolo aggiuntivo del Governo, vorrei sottolineare che, in seguito all'approvazione dello stesso, si creerà una certa situazione; al riguardo, mi permetto di raccomandare al sottosegretario Ventucci ed a chi se ne farà carico un'attenzione particolare quando si dovranno redigere le circolari relative alle istruzioni per la compilazione dei modelli delle dichiarazioni dei redditi e quant'altro.

Con questo articolo aggiuntivo, si riporta la situazione riguardante le detrazioni fiscali a quella che si è prodotta precedentemente, con l'ultima legge finanziaria. Oltre al 36 per cento di detrazioni

al 10 per cento dell'IVA, si riporta il limite massimo per la detrazione a 48 mila euro. Se non che, le norme introdotte in seguito all'approvazione della legge finanziaria, che valgono in questo momento e che continueranno a valere sino a quando entrerà in vigore la legge di conversione, prevedono un tetto massimo di 60 mila euro.

Nel frattempo — non è impossibile — può accadere che alcuni soggetti abbiano già operato spese per 60 mila euro, fatturate con il 20 per cento di IVA, per le quali non possono che valere le disposizioni attuali. Quindi, si determinerà una situazione diversa tra l'entrata in vigore della norma della legge di conversione e la situazione attuale e, probabilmente, quella dei prossimi 15 giorni.

In particolare, con riferimento alla cumulabilità, più volte ribadita, delle spese riferite a lavori che si sono protratti per più anni, alcuni soggetti, che potrebbero avere già detratto 48 mila euro secondo la normativa precedente, potrebbero aver fatturato 12 mila euro (vale a dire la sola differenza rispetto a 60 mila) in questo periodo. Sarà necessaria, quindi, un'attenzione particolare su tale aspetto.

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, ho preso atto di quanto dichiarato dagli onorevoli Calzolaio, Vigni, Leo, Gamba e, precedentemente, dalla collega Abbondanzieri su tale questione. Il problema esiste, vi sono gli atti parlamentari che il Governo vaglierà attentamente e sono convinto che tale problematica sarà risolta quanto prima.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo (*Nuova formulazione*), accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	397
Votanti	394
Astenuti	3
Maggioranza	198
Hanno votato sì	224
Hanno votato no ..	170).

Avverto che, a seguito dell'approvazione dell'articolo aggiuntivo 23.01 del Governo, risultano assorbiti gli articoli aggiuntivi Realacci 23.04 e Iannuzzi 23.03, nonché gli identici articoli aggiuntivi Fontanini 23.05 e Abbondanzieri 23.02.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Migliori 23-bis.01.

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

MICHELE VIANELLO. Chiedo l'attenzione del sottosegretario Ventucci in quanto vorrei chiedergli un impegno preciso rispetto a questa proposta emendativa che, a quanto mi risulta, è stata richiesta dal sindaco di Venezia.

Con tale articolo aggiuntivo si attribuisce al Governo la possibilità di attingere risorse dalle grandi opere — in questo caso, il MOSE — e di destinarle al comune di Venezia per le attività dell'amministrazione comunale.

In primo luogo, come vi potrebbero confermare gli uffici, quell'articolo della legge finanziaria non è mai decaduto né ha una scadenza; quindi, non si comprende perché sia necessario prorogarlo. In secondo luogo, il meccanismo proposto, se serve ad attribuire risorse finanziarie al mio comune, chiaramente mi trova d'accordo. Tuttavia, chiedo al sottosegretario un impegno; infatti, esprimeremo un voto favorevole su questa proposta emendativa se lei, senatore Ventucci, si impegna ad affermare che i soldi destinati al MOSE sono attribuiti al comune di Venezia. Altrimenti, che senso ha?

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

CESARE CAMPA. Vorrei soffermarmi su quanto il collega Vianello ha testè affermato; infatti, c'era il Giano bifronte che diceva una cosa a Roma e un'altra a Venezia.

È ormai un anno che assistiamo ad un balletto di critiche nei confronti di questo Governo, che avrebbe tagliato i fondi per la salvezza di Venezia, i fondi per la legge speciale, mentre la legge finanziaria precedente aveva stabilito che, nell'ambito delle risorse che — dopo un lungo processo che aveva visto tutti i Governi dal 1975 in avanti dare parere favorevole alle opere del MOSE — il Governo Berlusconi aveva stanziato, finalmente si mettevano a disposizione della nostra città 450 milioni di euro.

Allora, si affermò che il sistema MOSE toglieva risorse alla legge speciale; dunque, tutti d'accordo, si decise che, nell'ambito di quelle risorse, attraverso il CIPE, si sarebbe potuta stornare parte di esse, destinandola a progetti presentati dal comune di Venezia e dagli enti locali.

La delibera del CIPE del 4 febbraio 2003, difatti, stanziava a favore del comune di Venezia un milione di euro per il 2002, 1.569 milioni di euro per il 2003, e due milioni di euro per il 2004. Si disse allora che questo era un atto *una tantum* e che noi avevamo privato di risorse Venezia, il Cavallino e Chioggia, come ci ricorda costantemente sui giornali il sindaco di Chioggia.

Il sindaco di Venezia, che notoriamente è molto amico del vicesindaco Vianello, a sua volta, ha ritenuto di presentare a Lunardi un emendamento che anche a mio parere è ridondante laddove parla di proroga, perché di fatto proroga non ce n'è e la legge è vigente. Politicamente mi sembra invece importante che il Parlamento ribadisca che anche quest'anno e per gli anni a venire la somma stanziata per le grandi opere — 450 milioni di euro, mai previsti prima — dal Governo Berlusconi possa essere

spesa a favore del sistema MOSE e per la realizzazione di opere complementari, facendo riferimento agli 11 punti chiesti dal comune di Venezia.

Con questo chiarimento, noi avremmo dovuto dirimere la questione e pretendere che il comune di Venezia, come tutti gli altri comuni, sottoponga i progetti all'esame del CIPE e, se sono validi, ne ottenga il finanziamento. Questa è la volontà della maggioranza, che noi ribadiamo con questo emendamento. Vorremmo, pertanto, che cessassero le posizioni strumentali di chi si comporta come Giano bifronte e in questa sede reclama e sostiene che è ridondante un certo provvedimento, mentre magari a casa propria accusa il Governo Berlusconi e questa maggioranza di togliere risorse finanziarie a Venezia. Sono storie già viste! A questo proposito, desidero ricordare a noi stessi che il Carnevale è finito, ed oggi è il primo giorno di Quaresima (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e della Lega Nord Federazione Padana*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Migliori 23-bis.01, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	400
Votanti	389
Astenuti	11
Maggioranza	195
Hanno votato sì ...	389).

Prendo atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Bielli non ha funzionato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Valpiana 23-ter.1.

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

TIZIANA VALPIANA. Signor Presidente, desidero richiamare l'attenzione di tutti i colleghi sull'articolo 23-ter da cui, sebbene in una forma assolutamente incomprensibile, si evince una cosa che tutti trovano comprensibile e nei confronti della quale tutti sono contrari.

Mi riferisco al fatto che, con questo articolo, viene prorogata addirittura al 31 dicembre 2004 la possibilità per le aziende aventi più di 50 dipendenti, per le quali vige l'obbligo di avere almeno il 7 per cento dei propri dipendenti portatori di disabilità, di conteggiare in questa percentuale anche altre categorie di soggetti, quali ad esempio gli orfani e i congiunti superstiti di coloro che siano deceduti a causa di lavoro, di guerra e di servizio, nonché i coniugi e i figli di grandi invalidi e profughi italiani rimpatriati.

Noi non contestiamo assolutamente il fatto che le categorie menzionate abbiano bisogno di protezione in termini di posto di lavoro, ma il fatto che la legge n. 68 del 1999, che prevede l'obbligatorietà dell'ammissione al lavoro di una percentuale di portatori di handicap, sia di fatto vanificata attraverso la riduzione della già misera quota del 7 per cento. Tutte le associazioni di disabili stanno da tempo manifestando contro questa disposizione, introdotta con la legge finanziaria di due anni fa, ma, nonostante ciò, con questo provvedimento si vuole concedere un'ulteriore proroga, fino al 31 dicembre 2004, in aggiunta a quella già concessa nell'anno passato. Questa è un'ingiustizia, un'infamia portata contro i lavoratori disabili. A nostro avviso, la prevista quota del 7 per cento di lavoratori disabili deve essere mantenuta e non può essere ulteriormente ridotta, tenuto conto che le aziende di per sé fanno in tutti i modi per vanificare una legge che il Parlamento approvò all'unanimità.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Valpiana 23-ter.1, 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>	395
<i>Votanti</i>	392
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	197
<i>Hanno votato sì</i>	175
<i>Hanno votato no</i> ..	217).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 23-quinquies.1 da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del regolamento, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	400
<i>Maggioranza</i>	201
<i>Hanno votato sì</i>	392
<i>Hanno votato no</i>	8).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Vianello 23-sexies.1 e Reallacci 23-sexies.2, 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>	394
<i>Votanti</i>	392
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	197
<i>Hanno votato sì</i>	179
<i>Hanno votato no</i> ..	213).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Cozzi 23-septies.05, 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	399
Votanti	398
Astenuti	1
Maggioranza	200
Hanno votato sì	179
Hanno votato no ..	219).

Prendo atto che l'onorevole Mazzoni ha erroneamente espresso un voto contrario mentre intendeva esprimere un voto favorevole.

Passiamo all'articolo aggiuntivo Duca 23-septies.08.

Ha chiesto di parlare il rappresentante del Governo. Ne ha facoltà.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, il Governo accetta l'emendamento in esame, a condizione che sia riformulato nel senso di aggiungere all'ottava riga, dopo le parole « ed all'articolo 1, comma 1 » e prima delle parole « , della legge 18 giugno 1998, n. 194 » le parole: « e 2 », in modo da fare riferimento, oltre che al comma 1, anche al comma 2.

PRESIDENTE. Prendo atto che il relatore concorda.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, intervengo in primo luogo per esprimere soddisfazione per l'accoglimento da parte del Governo di una proposta che abbiamo già presentato in occasione dell'esame del decreto-legge sulla manovra di finanza pubblica e della legge finanziaria e che ha trovato il concorde consenso di tutti i gruppi. La riformulazione proposta dal Governo è peraltro estremamente opportuna, e pertanto ne annuncio l'accoglimento, anche a nome dei colleghi cofirmatari.

Invito tuttavia il Governo a seguire questa vicenda, perché il provvedimento in

esame non sana completamente la questione, ma la risolve per il 2004 e solo parzialmente per gli anni successivi. Stiamo infatti parlando di finanziamenti già disposti da leggi del 1992, del 1997 e del 1998, per uno stanziamento complessivo di poco più di mille miliardi di vecchie lire, finalizzati ad interventi in 23 aeroporti nazionali e all'accesso ad un finanziamento BEI pari a 150 milioni di euro, che vengono pagati dall'ENAC quali rate di interessi su un mutuo. I limiti di impegno quindicennali sono pertanto già stati attivati dalle predette leggi del 1997 e del 1998. Incredibilmente, anziché prevedere, nella tabella allegata alla legge finanziaria per il 2004, un finanziamento, già stanziato da leggi vigenti, pari a circa 44 milioni di euro, è stato disposto un finanziamento pari a circa 7 milioni di euro.

In sostanza, si è condannato l'ENAC all'insolvenza, cioè a non pagare le rate del mutuo che ha acceso, con la conseguenza di non poter avviare i lavori relativi agli aeroporti di Bologna, Perugia, Pisa, Roma Fiumicino, Trieste, Foligno e nemmeno il programma *security*, e a dover sospendere i pagamenti (*Commenti di deputati della Lega Nord Federazione Padana*).

Signor Presidente, credo che questo serva a tutti, perché i soldi c'erano e non si riesce a capire come siano stati distratti.

Sono stati accesi mutui per gli aeroporti di Albenga, Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Cuneo, Foggia, Genova, Grosseto, Napoli, Reggio Emilia, Siena, Torino, Venezia e Verona che, altrimenti, non potrebbero essere pagati. Quindi, l'emendamento che, tutti insieme, abbiamo predisposto e riformulato, accogliendo anche i suggerimenti del Governo, consente di risolvere il problema per il 2004. Tuttavia, una parte dello stesso problema ce lo ritroveremo nel 2005, nel 2006, nel 2007 e così via, fino alla scadenza dei mutui quindicennali. Perciò, vorrei rivolgere un invito in tal senso al Governo, il quale sta già predisponendo un altro provvedimento — credo — per risolvere altri problemi,

affinché sia possibile intervenire per evitare di trovarci, il prossimo anno, nella stessa situazione.

Annuncio quindi il voto favorevole del mio gruppo sull'articolo aggiuntivo.

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

ANDREA GIBELLI. Ringrazio il Governo per avere predisposto una ulteriore formulazione che consente a questo provvedimento di avere un'efficacia e un'incisività molto maggiori rispetto alla precedente formulazione. Essa consentirà a tantissime infrastrutture aeroportuali di completare i propri piani di investimenti e consentirà di modernizzare una serie di aeroporti che, come richiede il nostro paese, attendono il completamento del proprio impianto infrastrutturale.

Voglio sottolineare l'assoluta necessità di rivedere completamente il capitolo che riguarda i finanziamenti all'ENAC, proprio in vista di una imminente riforma, in modo da consentire al nostro paese di essere sullo stesso piano degli altri Stati comunitari.

Ringraziando il sottosegretario, dichiaro il mio voto favorevole e chiedo di aggiungere sia la mia firma sia quella del collega Guido Rossi all'articolo aggiuntivo in esame.

CLAUDIO FRANCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO FRANCI. Intendo aggiungere anch'io la mia firma all'articolo aggiuntivo Duca 23-septies.08 nella sua ulteriore formulazione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Franci.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Duca 23-septies.08, nella ulteriore formulazione, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	391
Votanti	389
Astenuti	2
Maggioranza	195
Hanno votato sì ...	389).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Antonio Leone 23-septies.01.

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, mi rivolgo ai firmatari e a tutta l'Assemblea perché mi rendo perfettamente conto della *ratio* che ha ispirato questo articolo aggiuntivo. La scienza mette a disposizione strumenti tecnologici senza dubbio avanzati per la nostra attività lavorativa. Però, ci sono problemi che devono essere risolti e devono essere analizzati attentamente. Oltre ai consulenti del lavoro e agli avvocati, i revisori contabili, i tributaristi e altre categorie professionali possono utilizzare questa nuova tecnologia digitale. Poiché il Governo ha all'esame un provvedimento (la questione è ritenuta estremamente importante) che prende in considerazione tutte queste categorie, non frazionandole, chiedo ai presentatori di ritirare questo articolo aggiuntivo dichiarando, a nome del Governo, di assumere l'impegno a risolvere questo problema quanto prima.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'articolo aggiuntivo Antonio Leone 23-septies.01 se accedono all'invito al ritiro formulato dal rappresentante del Governo.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, intervengo brevemente per dire che accedo

all'invito - che giudico sensato - del Governo, non omettendo tuttavia di rilevare che si tratta di un problema veramente serio. In questo senso, riallacciandomi a quanto testé dichiarato dal sottosegretario, ritengo che la questione debba essere considerata in un ambito molto più ampio.

Voglio solo ricordare che vi sono già due ordini del giorno approvati da questa Camera che vanno nella stessa direzione dell'emendamento in questione. Inoltre, vi è una delega sulla quale la Commissione finanze ha espresso un parere che va nello stesso senso. Il fatto che sull'articolo aggiuntivo vi sia stato un parere inizialmente favorevole del Governo e della Commissione, insieme alla sottoscrizione di tutti i gruppi, mi conforta: vuol dire che il problema c'è, è sentito e sicuramente sarà risolto, ma - ripeto - ciò dovrà avvenire in un ambito molto più ampio.

Chi mi conosce sa che io sono un fautore - e ci tengo a dirlo - delle *lobby* istituzionalmente valide, ma nel momento in cui gli interessi concernenti determinate categorie non ledano gli interessi di altre categorie. In tale ambito ed alla luce delle dichiarazioni del rappresentante del Governo, accedo all'invito al ritiro del mio emendamento, consapevole che il problema - che esiste ed è piuttosto rilevante - sarà risolto.

EUGENIO RICCIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO RICCIO. Signor Presidente, intervengo soltanto per sottolineare che mi riconosco *in toto* nelle dichiarazioni del collega Antonio Leone, che faccio mie.

EMILIO DELBONO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EMILIO DELBONO. Signor Presidente, intervengo per lasciare traccia di una brevissima considerazione. Ovviamente, l'emendamento è stato ritirato e io, che non l'ho sottoscritto, non ho alcun potere

regolamentare per farlo porre in votazione. Tuttavia, rimane un problema di fondo. Tutte le volte che ci troviamo a discutere su una novità assoluta, che è la firma digitale e anche, in qualche modo, il valore di attestazione legale della veridicità e dell'autenticità di un testo, come può essere un bilancio, una volta che abbiamo superato il muro per cui tutto questo non appartiene più alla competenza dei notai, non si capisce come mai altre categorie professionali, che hanno ordini professionali e sono iscritte all'albo, oggi non abbiano alcuna possibilità di vedere estese alcune innovazioni che il nostro ordinamento ha previsto. È una visione medievale che mi auguro venga superata, come dice il Governo, da un disegno di legge organico.

Tuttavia, qui in Parlamento deve rimanere traccia del fatto che il Governo si assume questa responsabilità; non vorrei che fra qualche mese o fra un anno ci trovassimo invece a dover constatare che esistono degli ordini professionali più forti di altri. Questo non va bene in un Parlamento che invece deve procedere verso un riconoscimento e una tutela dei terzi ma anche verso un processo di liberalizzazione, perché altrimenti faremmo dei grandi passi indietro (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

NUCCIO CARRARA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NUCCIO CARRARA. Signor Presidente, intervengo soltanto per dichiarare di aderire all'invito del Governo. Oggettivamente, devo anche riconoscere - inizialmente ero tra i firmatari dell'emendamento - che una riconsiderazione più approfondita andava fatta. Apprendiamo con piacere che il Governo sta riesaminando la materia, dal momento che occorre perimetrare gli ambiti operativi delle singole professioni e fare più chiarezza in materia.

Colgo soltanto l'occasione per dire che ci sono anche delle figure professionali analoghe che avrebbero tutto il diritto di essere incluse nelle previsioni di questo

emendamento e invece non lo sono. Pertanto, ci aspettiamo un buon lavoro dal Governo.

PIETRO GASPERONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIETRO GASPERONI. Signor Presidente, intervengo molto brevemente per aderire alla proposta del Governo e alla richiesta di ritiro delle firme apposte su questo emendamento, con la raccomandazione che gli interventi preannunciati avvengano in tempi ragionevoli e che il disegno di legge di cui ha parlato il sottosegretario non sia rimandato a tempi particolarmente lontani.

Con questo emendamento avevamo proposto l'estensione della firma digitale ai consulenti del lavoro e agli avvocati, per l'ovvia ragione che la legge finanziaria aveva soppresso il diritto per queste due categorie di professionisti di svolgere la consulenza fiscale, pur comprendendo — come il sottosegretario sottolineava — che possono esservi altre categorie che possono parteciparvi a parità di diritto. L'importante, per il momento, è che rimanga l'unitarietà delle due categorie a cui avevamo fatto riferimento nell'emendamento; al Governo lasciamo il compito di individuare a quali altre categorie possano essere estese questa possibilità.

In conclusione, vorrei ribadire ancora una volta che è importante che ciò avvenga in tempi particolarmente brevi, perché fino al dicembre del 2003 le due categorie sopra richiamate potevano esercitare l'attività di consulenza fiscale, che invece dalla legge finanziaria in poi è stata loro negata.

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCO BOATO. Non farlo, che ci dissociamo!

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, dopo che il collega Boato mi ha consigliato di non farlo, io non lo faccio (*Applausi*).

PRESIDENTE. Deve avere un potere dissuasivo fortissimo! L'articolo aggiuntivo Antonio Leone 23-septies.01 è pertanto ritirato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Leo 23-septies.019, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	372
Votanti	369
Astenuti	3
Maggioranza	185
Hanno votato sì	359
Hanno votato no ..	10).

Poiché il disegno di legge consiste in un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

**(Esame degli ordini del giorno
— A.C. 4653)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 4653 sezione 5*).

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibili i seguenti ordini del giorno, in quanto estranei al contenuto del decreto-legge in esame: Maninetti n. 9/4653/3, volto ad impegnare il Governo affinché sia prorogato un termine concernente la demolizione degli apparecchi idonei al gioco non lecito, e Giacco n. 9/4653/6, volto ad impegnare il Governo ad adottare iniziative in favore di coloro che hanno prestato servizio civile per la durata di un anno.

Qual è il parere del Governo?

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

Governo accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Crisci n. 9/4653/1 e Rava n. 9/4653/2, anche se, per quanto riguarda quest'ultimo, non ritiene accettabili gli ultimi paragrafi della parte motiva; tuttavia, l'impegno è accolto come raccomandazione. Il Governo accetta gli ordini del giorno Paroli n. 9/4653/4, Scaltritti n. 9/4653/5, Marras n. 9/4653/7 e De Laurentiis n. 9/4653/8, mentre accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Molinari n. 9/4653/9 e Banti n. 9/4653/10. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Burtone n. 9/4653/11, il Governo lo accetta, mentre accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Ranieli n. 9/4653/12 e Rosato n. 9/4653/13. Il Governo accetta gli ordini del giorno Castellani n. 9/4653/14 e Ruggia n. 9/4653/15, mentre accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Pasetto n. 9/4653/16, Foti n. 9/4653/17 e Realacci n. 9/4653/18.

Il Governo accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Lusetti n. 9/4653/19 e Iannuzzi n. 9/4653/20, mentre non accetta l'ordine del giorno Adduce n. 9/4653/21.

Il Governo accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Abbondanzieri n. 9/4653/22, Chianale n. 9/4653/23 e Piglionica n. 9/4653/24. Si tratta di suggerimenti che il Governo ritiene estremamente positivi, ed infatti li accoglie come raccomandazione, visto che il dispositivo presenta la stessa formulazione.

Il Governo accoglie altresì come raccomandazione gli ordini del giorno Quartiani n. 9/4653/25, Olivieri n. 9/4653/26, Vianello n. 9/4653/27, Dameri n. 9/4653/28, Innocenti n. 9/4653/29, Ruzzante n. 9/4653/30, Magnolfi n. 9/4653/31, Vigni n. 9/4653/32, Mariani Raffaella n. 9/4653/33, Duca n. 9/4653/34, Raffaldini n. 9/4653/35, Panattoni n. 9/4653/36, Mazzarello n. 9/4653/37, Maurandi n. 9/4653/38, Albonetti n. 9/4653/39 e Susini n. 9/4653/40.

Per quanto concerne l'ordine del giorno Mantini n. 9/4653/41, il Governo invita il presentatore a ritirarlo, altrimenti il parere è contrario.

Il Governo accetta, infine, l'ordine del giorno Antonio Leone n. 9/4653/42.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Crisci n. 9/4653/1, Rava n. 9/4653/2, Paroli n. 9/4653/4, Scaltritti n. 9/4653/5, Marras n. 9/4653/7, De Laurentiis n. 9/4653/8, Molinari n. 9/4653/9, Banti n. 9/4653/10, Burtone n. 9/4653/11, Ranieli n. 9/4653/12, Rosato n. 9/4653/13, Castellani n. 9/4653/14, Ruggia n. 9/4653/15, Pasetto n. 9/4653/16, Foti n. 9/4653/17, Realacci n. 9/4653/18, Lusetti n. 9/4653/19, Iannuzzi n. 9/4653/20 non insistono per la votazione.

Prendo atto altresì che il presentatore dell'ordine del giorno Adduce n. 9/4653/21 insiste invece per la votazione.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Adduce n. 9/4653/21, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	368
<i>Votanti</i>	366
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	184
<i>Hanno votato sì</i>	153
<i>Hanno votato no</i> ..	213).

Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Abbondanzieri n. 9/4653/22, Chianale n. 9/4653/23, Piglionica n. 9/4653/24, Quartiani n. 9/4653/25, Olivieri n. 9/4653/26, Vianello n. 9/4653/27, Dameri n. 9/4653/28, Innocenti n. 9/4653/29, Ruzzante n. 9/4653/30, Magnolfi n. 9/4653/31, Vigni n. 9/4653/32, Raffaella Mariani n. 9/4653/33, Duca n. 9/4653/34, Raffaldini n. 9/4653/35, Panattoni n. 9/4653/36, Mazzarello n. 9/4653/37, Maurandi n. 9/4653/38, Albonetti n. 9/4653/39 e Susini n. 9/4653/40 non insistono per la votazione.

Chiedo all'onorevole Mantini se acceda all'invito al ritiro del suo ordine del giorno n. 9/4653/41 formulato dal Governo.

PIERLUIGI MANTINI. No, signor Presidente, ed insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene.
Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Mantini 9/4653/41, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	386
<i>Votanti</i>	384
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	193
<i>Hanno votato sì</i>	155
<i>Hanno votato no</i> ..	229).

Prendo atto, infine, che il presentatore dell'ordine del giorno Antonio Leone n. 9/4653/42 non insiste per la votazione.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 4653)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, nell'accingermi a questa dichiarazione di voto, ritengo opportuno partire dalla seguente considerazione: il decreto-legge che quest'Assemblea si accinge a convertire in legge, come hanno sottolineato numerosi colleghi sia in sede di discussione sulle linee generali sia nel corso dell'esame degli articoli, è uno di quei provvedimenti nei quali, come si dice, vi è di tutto e di più! Infatti, con le norme da esso recate si è

cercato di dare soluzione a una serie di problemi e questioni riconducibili alla competenza di molteplici settori dell'amministrazione pubblica e, di conseguenza, di svariate Commissioni parlamentari. Da questo punto di vista, non ci spieghiamo come mai il provvedimento sia stato assegnato alla Commissione affari costituzionali: al suo interno tutto si può trovare, eccetto materie rientranti nella competenza di merito della predetta Commissione!

Desidero soffermarmi, in particolare, sulle disposizioni recate dagli articoli 5 e 20, relativi, rispettivamente, a modifiche apportate ad alcune disposizioni del codice della strada ed alle calamità naturali.

Per quanto concerne l'articolo 5, desidererei che il sottosegretario Ventucci, il quale è stato particolarmente attento alla discussione, com'è solito fare quando partecipa ai lavori di quest'Assemblea, ci dicesse come mai, nonostante i numerosi provvedimenti approvati dal Governo, non sia stata ancora data concreta attuazione alla normativa riguardante le strisce posteriori e laterali retroriflettenti da applicare ai mezzi pesanti. Per la verità, il Governo aveva inizialmente disposto al riguardo, in attuazione della normativa comunitaria; tuttavia, nonostante le sollecitazioni in senso contrario, ci troviamo di fronte ad una proroga: per effetto dell'articolo 5 del decreto-legge al nostro esame, le disposizioni del comma 2-bis dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, avranno effetto, difatti, non più a partire dal 1° luglio 2004, ma a decorrere dal 1° gennaio 2005.

Eppure, da informazioni ricevute risulta che esiste pieno accordo sia sulle modalità applicative previste nella bozza di decreto ministeriale sia sui tempi concessi alle categorie per ottemperare agli obblighi. Proprio per venire incontro alle richieste degli autotrasportatori, come il Governo ricorda nella relazione al decreto-legge, i tempi sono stati protratti dal 1° luglio 2004 al 1° gennaio 2005. Non vi sono ragioni che giustificino tale ritardo

e la protrazione del lasso di tempo appositamente concesso alle stesse categorie interessate.

Colgo l'occasione per ricordare al sottosegretario che su tale tema ho presentato due interrogazioni alle quali ancora non è stata data risposta. Sarebbe opportuno che il sottosegretario sollecitasse il Governo non solo a rispondere, ma anche a dare soluzione rapida al problema da me evidenziato.

Per quanto concerne l'articolo 20, debbo rilevare che continuiamo a gestire la situazione con le proroghe e secondo una logica emergenziale. I comuni colpiti dalle calamità naturali, soprattutto quelli appartenenti alle regioni Molise e Puglia, non hanno avuto alcuna risposta sul piano degli interventi, com'è comprovato dal fatto che essi hanno difficoltà ad approvare i bilanci di previsione. Infatti, alcuni interventi che sono stati anticipati dai medesimi comuni non hanno trovato pratico riscontro in finanziamenti da parte del Governo.

Non ci spieghiamo per quale motivo, nel momento in cui è prevista una proroga dei termini con riferimento all'emergenza, vi siano ancora definizioni riguardanti le contraddittorietà tra il commissario definito dal Governo e le ordinanze emesse dalla Presidenza del Consiglio a nome e per conto della Protezione civile.

Il dato vero è che non si sta determinando la condizione per la ricostruzione delle aree colpite dalle calamità naturali nei mesi di ottobre e novembre 2002 e dalle alluvioni del 2003. Non si capisce per quale motivo il Governo non prenda in considerazione provvedimenti presentati, sia dall'opposizione sia dalla maggioranza, per creare una condizione armonica, affinché le aree colpite dal sisma del 2002 possano trovare una rapida soluzione ai problemi relativi al ripristino delle attività produttive (mi riferisco, in particolare, alle opere infrastrutturali). La vita in quelle realtà periferiche, ovviamente, è difficile, perché tali aree, giorno dopo giorno, si stanno spopolando. Infatti, le promesse fatte da questo Governo e soprattutto dal Presidente del Consiglio si stanno rive-

lando false. Occorre dare risposte a quella gente, non prorogando termini, ma approvando provvedimenti che diano la certezza della presenza dello Stato, per dare dignità alla gente che ancora oggi soffre.

Per queste ed altre motivazioni già espresse durante la discussione del provvedimento dai colleghi dell'opposizione, proprio perché si avverte la necessità di non presentare « minestroni » a quest'Assemblea, siamo profondamente convinti di votare contro il disegno di legge di conversione in esame.

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

SESA AMICI. Signor Presidente, nell'annunciare il voto contrario del gruppo dei Democratici di sinistra, ricordo che, durante la discussione sulle linee generali, intervenendo a nome del mio gruppo, ho sottolineato una certa difficoltà con riferimento all'espressione del voto, perché non sapevamo come potesse procedere l'iter del provvedimento. Soprattutto, sono state rilevate due questioni. La prima si ripropone, anche stancamente, nelle aule del Parlamento e riguarda i provvedimenti di cui, di volta in volta, lamentiamo l'eterogeneità e la complessità degli argomenti. Sistematicamente, ci troviamo di fronte a provvedimenti che vengono meno all'efficacia della tecnica legislativa; ciò determina, anche per chi deve avere la certezza dei tempi entro cui approvare il provvedimento, una grande difficoltà nell'esercizio della regolazione.

Accanto a tale questione che stancamente ripetiamo, ve n'è un'altra ancora più rilevante, riguardante il fatto che questo provvedimento è stato assegnato alla I Commissione in maniera del tutto arbitraria e, in ogni caso, è completamente estraneo alla sua competenza. Capirete anche la difficoltà per i componenti della I Commissione ad occuparsi di una serie di materie, estromettendo le Commissioni che su tale argomento avrebbero potuto esprimere pareri di merito da una discussione fondamentale.

Mi pare strana e curiosa la presa di posizione su questo provvedimento. Con riferimento agli argomenti trattati, pur se un suggerimento del Capo dello Stato è stato accolto, vale a dire che di fronte alle normative di tipo legislativo non intervenissero modifiche di carattere normativo, esso è stato rispettato solo in parte. Abbiamo assistito — credo sia giusto rimarcarlo in dichiarazione di voto — a questioni che, invece, di normazione ne avevano tanta, a cominciare da una proposta emendativa sulla quale si è sviluppata gran parte della discussione di questa mattina: continuo a pensare che fosse giusto ritenere inammissibile la proposta emendativa del Governo sui rapporti tra la Società autostrade e il Ministero delle infrastrutture.

Gli interventi svolti in questa discussione non sono stati di ostruzionismo, ma di merito, riguardando questioni importanti (a partire dall'articolo 21 e dall'articolo 23), questioni che attengono alla funzionalità e alla capacità dei ministeri competenti di avere certezze nelle loro azioni. Con l'articolo 21, grazie all'articolo aggiuntivo del Governo, abbiamo operato una forzatura grave e non solo per gli assetti che regolano il rapporto tra la funzione del ministro e la sua capacità di indirizzo ed un organismo come il CIPE, che era posto a sorveglianza anche dei rapporti della libera concorrenza nelle questioni relative alle concessioni. Ciò poteva essere fatto anche nei contenuti — e per questo continuiamo a pensare che quella proposta emendativa del Governo era inammissibile — solo con un atto amministrativo. Si è presa invece la decisione di delegificare proprio su questioni importanti e nodali, come i colleghi di tutto il centrosinistra hanno spiegato, questioni che ci troveremo di nuovo ad affrontare in maniera più difficile e più corposa. Se la delegificazione, che è la capacità di legiferare anche all'interno di questioni regolamentari, non si lega fortemente ad una capacità di indirizzo politico, il rischio è che si producano danni per l'intera collettività.

Questi argomenti — insieme alla proroga del condono fiscale e all'ultima discussione che abbiamo fatto sul trasporto locale, che incide fortemente sulla capacità degli enti locali di dare risposte alle questioni relative alla mobilità, alla capacità del trasporto pubblico locale di risolvere le questioni di tipo ambientale — sono talmente pesanti che fanno sorgere in noi non più semplicemente un grande imbarazzo nel decidere come votare, ma, proprio per la rilevanza delle questioni sottoposte, una certezza di voto contrario (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Verdi-L'Ulivo*).

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

GRAZIELLA MASCIA. Signor Presidente, intervengo brevemente perché il merito di questo decreto-legge, che abbiamo chiamato « mille proroghe », da solo rivela l'assurdità di questo rito. Sarebbe assurdo e impossibile persino riproporre complessivamente il merito delle questioni relative ai singoli articoli e ad argomenti totalmente diversi, che abbiamo contestato e cercato di affrontare nello specifico. Il voto contrario è sicuramente sul merito di tutte le questioni, ma anche e soprattutto ormai rispetto ad una prassi che si ripete stancamente, nonostante le proteste provenienti anche da livelli istituzionali diversi, che richiamano l'illegittimità della scelta di utilizzare i decreti-legge per disciplinare materie non omogenee e quindi nei confronti di una possibile inammissibilità di questa prassi.

Quindi, la nostra è una protesta e una contestazione a questo modo di operare, oltre che una protesta sul merito e sulle ricadute che questo decreto-legge produrrà su una serie di settori, da quello ambientale a quello sanitario e a quello del lavoro. Pertanto il nostro voto sarà fortemente contrario.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, sarò anch'io molto breve nell'annunciare il voto contrario dei Verdi al disegno di legge di conversione di questo decreto-legge. Quando arrivano disegni di legge e, ancor più gravemente, quando arrivano decreti-legge in materia di proroga dei termini, che nel gergo giornalistico vengono chiamati non a caso decreti « mille proroghe », ci troviamo di fronte ad una sorta di solenne ma drammatica dichiarazione di inaffidabilità dello Stato, del Governo e dello stesso Parlamento, della maggioranza del Parlamento, nei confronti dei cittadini. Ogni volta che c'è un decreto-legge di questo tipo, in cui le proroghe si sommano alle proroghe che si sommano ad altre proroghe, con rinvii di leggi, di articoli di legge che rinviano ad altri commi, ad altri articoli, ad altre leggi, che rinviano ad altri articoli, ad altri commi di altre leggi, siamo di fronte alla totale assenza della certezza del diritto, ad una sorta di dichiarazione di bancarotta annuale della credibilità del sistema istituzionale nel rapporto con i cittadini, ma anche con il sistema delle imprese, con il sistema economico e sociale, con la realtà ambientale del nostro paese.

Oltre a ciò, signor Presidente, onorevoli colleghi, molte delle norme presenti nel testo originario del decreto-legge ed altre introdotte per superfetazione successiva, prima al Senato ed ora alla Camera (per tanto, il provvedimento è destinato a tornare al Senato questa notte stessa), non sono meramente di proroga, ma hanno, in realtà, un dichiarato o surrettizio carattere ordinamentale. Quindi, non dovrebbero o non potrebbero essere contenute all'interno di strumenti d'urgenza di questo tipo.

Non so se la massima istituzione dello Stato firmerà o meno il provvedimento; al riguardo, non faccio alcun appello né alcun riferimento. Tuttavia, tali norme — usando criteri rigorosi, da una parte, sotto il profilo dell'omogeneità e della coerenza della materia e, dall'altra parte, sotto il profilo dell'estraneità, in quanto disposizioni di carattere ordinamentale introdotte da un decreto-legge che dovrebbe riguar-

dare soltanto la proroga di termini legislativi — presentano rilevanti profili di incostituzionalità.

In questo decreto-legge assume carattere di particolare e rilevante gravità il nuovo articolo 21 introdotto dal Governo in sede di esame da parte della Camera dei deputati. Mi riferisco alla materia delle cosiddette concessioni autostradali.

In ordine a questa materia abbiamo presentato decine di emendamenti, vi sono stati numerosi interventi, sia da parte dei colleghi della componente politica del gruppo Misto cui appartengo (penso a quelli degli onorevoli Luana Zanella, Laura Cima, Marco Lion ed ai miei interventi) sia da parte di altri colleghi dei gruppi di opposizione e del centrosinistra.

Per brevità, non ripeterò le argomentazioni puntualmente svolte in sede di esame dei singoli emendamenti, ma richiamo queste stesse motivazioni per confermare il voto contrario del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo sul provvedimento in esame.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, anch'io intervengo molto rapidamente per preannunciare il voto contrario del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo per le motivazioni addotte dai colleghi che mi hanno preceduto. Questo è stato definito il decreto-legge delle « mille proroghe » e da tempo in questo Parlamento non veniva presentato un provvedimento così ampio in materia di proroga dei termini.

Si tratta di un decreto-legge che assume quasi la veste di un provvedimento *omnibus*. Vi è, poi, la fretta con cui siamo costretti a convertire in legge questo decreto-legge i cui termini scadranno tra qualche ora. Capisco, quindi, la sofferenza del sottosegretario Ventucci, che spera che io concluda presto il mio intervento, dal momento che questa notte il decreto-legge dovrà tornare al Senato. Tutto ciò dimostra con quanta approssimazione si fanno le leggi, soprattutto con riferimento a materie così delicate.

Come il collega Boato ha affermato in precedenza, vi sono norme che nulla hanno a che vedere con le proroghe e vi sono norme di carattere tipicamente ordinamentale. Credo che, sotto questo profilo, l'intero decreto-legge sia così eterogeneo da essere un cattivo esempio di legiferazione. Peraltro, si dovrebbe anche ripristinare una sorta di correttezza della norma, soprattutto per chi la deve applicare.

Inoltre, con questo provvedimento, si inducono i vari ministeri a provvedere agli adempimenti senza più rispettare i termini previsti da leggi precedenti. Quindi, li si incoraggia all'inerzia rispetto a questi termini e in questo modo non ne esce una pubblica amministrazione rafforzata in termini di efficienza. Per questi motivi, siamo contrari al provvedimento in esame.

Tuttavia, nel corso del dibattito abbastanza lungo, complesso ed articolato, attraverso gli interventi di tanti colleghi e con i tanti emendamenti esaminati in Assemblea, abbiamo cercato di migliorare alcuni aspetti. Quindi, ben venga l'emendamento sull'ENAC, l'ultimo di cui si è parlato.

Abbiamo preso atto che il Governo, sul tema degli ordini professionali e, quindi, della firma digitale per quanto riguarda gli avvocati e i consulenti del lavoro, ha assunto qualche impegno, costringendoci a ritirare un emendamento significativo in una materia così importante.

Ha preso inoltre altri impegni in riferimento al trasporto pubblico locale.

Concludo assai rapidamente perché i colleghi stanno rientrando e potranno votare, esprimendo apprezzamento perché sul trasporto pubblico locale si è compiuto un piccolo passo in avanti in termini ordinamentali, o comunque a livello di impegno a reperire risorse in termini di disponibilità e di ricognizione.

Tuttavia, signor rappresentante del Governo — vedo che è impegnato a discutere di politica estera! —, sono rammaricato perché è venuta a mancare quella somma di 123 milioni di euro che sarebbe servita, se fosse stata destinata al settore del trasporto pubblico locale, a finanziare gli

investimenti volti ad incrementare la quantità e la qualità dei servizi stessi, procedendo anche al risanamento finanziario ed industriale delle gestioni aziendali.

Non solo: queste somme sarebbero servite, a mio avviso, anche a mettere da parte risorse finanziarie, al di là del fatto che non è chiara la sorte dell'accisa sulla benzina, per gli autoferrotranvieri. È vero che qualcosa vi è stato in questo senso, nel tentativo di venire incontro alle esigenze di una categoria; tuttavia, a mio avviso, si poteva fare qualcosa di più, tutelando gli interessi degli utenti cittadini che si servono quotidianamente dei servizi pubblici di trasporto locale.

Preannuncio pertanto il voto contrario del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo su questo provvedimento per le ragioni che ho esposto in questo intervento e preghe-rei il Governo, che vedo altrimenti impegnato (leggerà domani nel Resoconto stenografico il testo delle mie dichiarazioni), di non adottare più i cosiddetti decreti-legge « mille proroghe » perché non servono a niente, se non a gettare confusione nel panorama legislativo italiano. Grazie per l'applauso che mi farete (*Applausi*)!

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

NUCCIO CARRARA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in considerazione dell'orario, mi limito soltanto ad annunciare il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale sul provvedimento in esame (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

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

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo soltanto per dichiarare il voto favorevole del gruppo di Forza Italia sul provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

PIETRO FONTANINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, oltre ad annunciare il voto favorevole del gruppo della Lega Nord Federazione Padana, vorrei ripercorrere la « battaglia » condotta in Commissione per quanto riguarda la ridefinizione dell'aliquota.

È un fatto importante che il Governo permetta all'edilizia di avere un ulteriore volano per un incremento delle sue attività.

Un'altra considerazione che vorrei svolgere riguarda l'articolo 20-bis: si prevedono aiuti a favore delle popolazioni colpite da calamità naturali, in particolare per quelle residenti in provincia di Udine e di Bologna. È un intervento molto rilevante, volto a portare un aiuto concreto alle popolazioni che hanno subito danni a causa di calamità naturali (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei esprimere il voto contrario del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo sul provvedimento, anche se non ci nascondiamo che alcune delle norme sono in ogni caso utili e che sono state accolte alcune proposte avanzate dai gruppi dell'opposizione.

Tuttavia, ci sono elementi anche fortemente peggiorativi del testo pervenutoci dal Senato, in particolare per quanto riguarda le concessioni autostradali, come gli interventi dei colleghi hanno ampiamente dimostrato. Con tale provvedimento esponiamo gli automobilisti a subire un salasso, un prelievo, una tassa ingiusta per finanziare investimenti incerti. Vi sono tasse sui cittadini automobilisti a fronte di investimenti incerti o, comunque, di lunga durata.

Durante il dibattito è stato fatto l'esempio di un progetto approvato nel 1992 che ancora deve partire, ma gli aumenti decorrono esattamente da dodici anni. Uno degli istituti del ministero ha calcolato che le tariffe autostradali oggi sono sovrastimate e che, addirittura, dovrebbero diminuire del 3,5 per cento. Invece, con questa norma si concede un aumento di oltre il 2 per cento per l'anno in corso, violando una prassi legislativa: quella di inserire in un atto legislativo un provvedimento amministrativo che dovrebbe essere adottato dal Governo (*Una voce dai banchi del gruppo di Forza Italia grida: « Basta ! »*)... No, non basta, la parola me la può togliere solo il Presidente, altrimenti chiamerò in causa qualche capo che sta di là a dare gli ordini (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*)!

NICOLÒ CRISTALDI. Ma che modo è ?

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'onorevole Duca sta svolgendo il suo intervento, perché volete interromperlo ?

EUGENIO DUCA. Forse ancora non avete capito che questo è il Parlamento, non il « mutimento » ! So che qualcuno vorrebbe ridurre al silenzio anche il Parlamento, ma sarà difficile che ci riuscirà, sarà molto difficile (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*) ! Non belate, non gridate in questo modo, che non fate una bella figura, non ululate (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*)...

PRESIDENTE. Onorevole Duca, lei ha un nome nobile, passi sopra a queste cose (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*) !

EUGENIO DUCA. La ringrazio, Presidente.

Oltre alla materia delle concessioni autostradali, l'altro motivo della nostra contrarietà riguarda il trasporto pubblico locale e la vita nelle nostre città. Il collega Raffaldini, in uno dei suoi interventi, ha

citato cifre precise di stanziamenti imponenti fatti negli anni scorsi e riferiti alle linee metropolitane, agli acquisti degli autobus, al sostegno alle imprese di trasporto pubbliche e private per aumentare l'efficienza del trasporto pubblico del nostro paese.

La vicenda del blocco del trasporto pubblico locale da parte degli autoferrottranvieri deve fare interrogare anche il Governo e l'Assemblea su cosa sta avvenendo nelle imprese di autotrasporto pubblico: si stanno creando frizioni e divisioni profonde all'interno della stessa azienda e della stessa categoria! Vi è un conflitto generazionale gravissimo all'interno di aziende in cui alcuni lavoratori guadagnano 800 euro al mese per condurre lo stesso mezzo, sulla stessa linea, ed altri lavoratori che guadagnano, invece, 1.700-1.800 euro al mese. Si tratta di un problema grave che non è stato risolto e che noi, signor sottosegretario, volevamo contribuire a risolvere con alcuni emendamenti di sostanza, che ci permettiamo di suggerire nuovamente al Governo in riferimento al cosiddetto provvedimento *omnibus* che è allo studio.

Vi sono lavoratori, signor sottosegretario, che hanno contratti a tempo determinato, i cosiddetti lavoratori atipici, che nelle grandi città come Milano e Torino solo per l'affitto pagano una cifra quasi equivalente a quella che guadagnano. Se questi ragazzi decidono di mettere su casa, dagli istituti bancari si sentono chiedere la busta paga e la copia del contratto di lavoro.

Quando poi la banca si accorge che si tratta di un contratto a tempo determinato, dice loro: andate pure, di mutuo neanche se ne può parlare!

Si tratta cioè di problemi concreti dei cittadini, ai quali bisogna dare una risposta, e questa sarebbe stata un'occasione per farlo. Avevamo suggerito delle soluzioni che avrebbero consentito di risolvere anche questi problemi, ma sono state ovviamente respinte, come la proposta che la quota di *surplus* derivante dall'accisa sulla benzina, che il Tesoro incamera, fosse destinata alle aziende pubbliche e

private di trasporto pubblico di persone, per potenziare il piano autobus e delle linee. Ciò al fine di consentire un miglioramento del trasporto pubblico, che rappresenta l'unica alternativa possibile, se vogliamo evitare l'avvelenamento delle nostre città, perché sicuramente le condizioni migliorano con i provvedimenti tampone, come le targhe alterne e i blocchi della circolazione, ma la situazione non si risolve così.

Occorre dare al cittadino la libertà di muoversi in modo conveniente, avendo a disposizione mezzi efficienti, puliti e rapidi, che possano sostituire almeno una parte della mobilità individuale, perché le nostre città non reggono più l'attuale situazione. Non la reggono non solo le grandi città, come Roma, Napoli, Milano, ma anche le piccole e medie città.

Vi è un'emergenza sul trasporto pubblico, e quindi bisogna agire. Avremmo voluto trovare, in questo provvedimento, alcune disposizioni riguardanti la grave crisi che sta vivendo una grande azienda del nostro paese, l'Alitalia. Al riguardo, avevamo proposto alcuni emendamenti in occasione dell'esame del cosiddetto « decretone », relativo alla manovra finanziaria, così come nella legge finanziaria stessa. Li avremmo proposti anche in questo caso, ma sarebbero sicuramente incappati nel giudizio di inammissibilità.

Signor rappresentante del Governo, non si può avviare una trattativa con le organizzazioni sindacali dicendo che intanto ci sono 2700 licenziamenti, senza poi adottare alcun provvedimento di sostegno per quei lavoratori. Tutte e dieci le organizzazioni sindacali, non solo quelle confederali, ma anche quelle professionali (come l'ANPAC, l'ANPAV, il SULT) sono contrario al piano di impresa approvato dal Governo e trasmesso alle Commissioni competenti, nonché al piano di privatizzazione. Oggi, signor sottosegretario, la IX Commissione non ha potuto proseguire la discussione per la latitanza del Governo, che non si è presentato in Commissione a discutere del piano di impresa e del piano di privatizzazione dell'Alitalia. È inaccettabile questo modo di fare!

Per tutti questi motivi, confermo il voto contrario del gruppo dei Democratici di sinistra (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

GIAMPIERO D'ALIA. Signor Presidente, preannuncio il voto favorevole del gruppo dell'UDC (*Applausi dei deputati dei gruppi dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

(Coordinamento – A.C. 4653)

DONATO BRUNO, *Presidente della I Commissione*. Chiedo di parlare ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATO BRUNO, *Presidente della I Commissione*. Ai fini del coordinamento formale delle disposizioni del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, avverto che devono essere apportate le seguenti correzioni di forma al testo del decreto-legge.

All'articolo 10-*bis*, comma 1, secondo periodo, le parole « dei carichi » devono intendersi sostituite dalle parole « di carichi ». Nella rubrica del medesimo articolo 10-*bis*, le parole « dalla nave » devono intendersi sostituite con le parole « dalle navi ». All'articolo 21, comma 3, le parole « commi 1 e 2 » devono intendersi sostituite dalle parole « commi 1 e 8 ».

Vorrei, inoltre, ringraziare il relatore del provvedimento, che è membro della Commissione affari costituzionali e ha ricevuto il « battesimo » con questo incarico molto serio, che egli ha svolto in maniera molto soddisfacente.

Allo stesso modo vorrei ringraziare il sottosegretario di Stato, gli uffici della I Commissione e, soprattutto, quelli dell'Assemblea (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e di deputati della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Anche la Presidenza si associa !

Se non vi sono obiezioni, le correzioni di forma proposte dal relatore si intendono approvate.

(Così rimane stabilito).

Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

(Votazione finale ed approvazione – A.C. 4653)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 4653, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(S. 2677 – *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (Approvato dal Senato) (4653)*):

<i>(Presenti</i>	310
<i>Votanti</i>	308
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	155
<i>Hanno votato sì</i>	221
<i>Hanno votato no</i> ..	87).

Prendo atto che gli onorevoli Olivieri e Sandi hanno erroneamente espresso il loro voto e che avrebbero voluto esprimere voto contrario. Prendo, altresì, atto che l'onorevole Filippo Maria Drago non è riuscito a votare.

**Per la risposta a strumenti
del sindacato ispettivo (ore 20,25).**

GREGORIO DELL'ANNA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GREGORIO DELL'ANNA. Signor Presidente, vorrei sollecitare la risposta ad un'interrogazione da me presentata nella seduta del 23 luglio 2003, riguardante un argomento che è diventato di particolare attualità. Si tratta, in particolare, della Banca 121 e dei fondi *For You e My Way* che, in questi giorni, hanno interessato non soltanto i cittadini salentini, ma, in generale, tutta l'Italia. Anche le istituzioni importanti dello Stato sono interessate a questa problematica.

Sarebbe utile se il ministro, o chi per lui, venisse in aula per fornirci un chiarimento su un tema che tanto sta travagliando gli italiani; daremo, al riguardo, una risposta certa a chi ci segue nella nostra attività.

CARLO CARLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLO CARLI. Signor Presidente, vorrei anch'io chiedere di sollecitare la risposta del ministro per i beni e le attività culturali, Giuliano Urbani, all'interrogazione n. 3-03082, riguardante un prospettato progetto di viabilità approvato dal consiglio comunale di Pietrasanta che comporterebbe la demolizione di una parte di un importante laboratorio, ex Pierotti, di quella città e di un'adiacente marginetta, cioè un'immagine sacra che si trova in prossimità di questo edificio.

Come noto, Pietrasanta è una città internazionale rinomata per la scultura; in essa, si ricordano gli scultori più noti che l'arte contemporanea possa annoverare (Michelangelo è stato a Pietrasanta). Si tratta, quindi, di una città che ha un'importante storia. I suoi artigiani hanno un'elevata professionalità; l'organizzazione dei laboratori appartiene al patrimonio culturale non solamente della città versiliese, ma della nostra cultura nazionale.

Con la mia interrogazione ho chiesto che venga tutelato questo patrimonio e chiedo, quindi, l'intervento del ministro per i beni e le attività culturali, Giuliano Urbani, al riguardo.

PRESIDENTE. Assicuro i colleghi che riferirò al Presidente della Camera perché interessi il Governo.

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente intervengo anch'io per sollecitare la risposta a due interrogazioni. La prima è la n. 5-02346, del 17 settembre 2003, rivolta al ministro del lavoro e delle politiche sociali e riguardante una vicenda relativa alle pensioni di alcune centinaia di lavoratori della Cassa di risparmio di Verona, Vicenza, Belluno e Ancona, già dipendenti dell'istituto anconetano. La seconda è la n. 5-02753, a prima firma del collega Leoni, rivolta al ministro dell'interno e presentata il 20 gennaio 2004, che riguarda un bruttissimo quanto grave episodio accaduto nel comune di Tivoli, dove sono stati affissi alcuni striscioni infamanti. Con tale interrogazione si chiede al Governo se vi sia stata l'individuazione dei responsabili e se e quali provvedimenti siano stati disposti nei confronti degli stessi.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Duca. Anche il suo sollecito sarà tenuto nella debita considerazione.

Si dovrebbe ora passare ad un altro punto dell'ordine del giorno; tuttavia de-

sidero informare l'Assemblea che, essendo io presente in aula dalle 15, credo non sia rispondente alle esigenze di un buon andamento dei lavori che la seduta prosegua ulteriormente.

Dunque, prendo l'iniziativa di togliere la seduta, rinviando i successivi punti dell'ordine del giorno ad altra seduta: me ne assumo la responsabilità; vi è un'interpretazione di tipo schiavistico che non accetto (*Applausi*)!

Poiché la mia iniziativa comporta una modifica dell'ordine del giorno della seduta di domani, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 20,25, è ripresa alle 20,30.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la mozione Bellillo ed altri n. 1-00309, sulle iniziative per la liberazione di una parlamentare colombiana ostaggio delle forze armate rivoluzionarie della Colombia, è stata ritirata dai presentatori; pertanto, il previsto seguito della discussione di questa mozione non avrà luogo.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Giovedì 26 febbraio 2004, alle 9,30:

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

S. 2686 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 gennaio 2004, n. 2, recante disposizioni ur-

genti relative al trattamento economico dei collaboratori linguistici presso talune Università ed in materia di titoli equipollenti (*Approvato dal Senato*) (4696).

— *Relatore:* Santulli.

2. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

BATTAGLIA ed altri; DI VIRGILIO ed altri; CASTELLANI ed altri; BINDI ed altri; VALPIANA: Istituzione del Fondo per il sostegno delle persone non autosufficienti. (2166-3321-3374-3441-3785-A)

— *Relatore:* Zanotti.

3. — Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00294, Deiana ed altri n. 1-00302, Anedda ed altri n. 1-00321, Antonio Leone e Marras n. 1-00322 e Mastella ed altri n. 1-00326 sulla destinazione della base militare statunitense nell'arcipelago della Maddalena.

(*p.m., al termine delle votazioni*)

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

Conversione in legge del decreto-legge 27 gennaio 2004, n. 16, recante disposizioni urgenti concernenti i settori dell'agricoltura e della pesca (4644-A).

— *Relatore:* Misuraca.

5. — Svolgimento di interpellanze urgenti.

La seduta termina alle 20,35.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 23.