

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

587.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 FEBBRAIO 2005

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **FABIO MUSSI**

INDI

DEI VICEPRESIDENTI **ALFREDO BIONDI** E **PUBLIO FIORI**
E DEL PRESIDENTE **PIER FERDINANDO CASINI**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	V-XIII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-99

	PAG.		PAG.
Missioni	1	<i>(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 5197)</i> ..	1
Disegno di legge: Riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (Approvato dal Senato) (A.C. 5197) ed abinate (A.C. 1571-4876-5341) (Seguito della discussione ed approvazione)	1	Presidente	1
		Di Gioia Lello (Misto-SDI)	7
		Gibelli Andrea (LNFP)	1
		Raffaldini Franco (DS-U)	5

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'Unione: Misto-VU; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Popolari-UDEUR: Misto-Pop-UDEUR; Misto-Ecologisti democratici: Misto-ED.

	PAG.		PAG.
Rosato Ettore (MARGH-U)	3	(La seduta, sospesa alle 12,55, è ripresa alle 13,05)	33
Sanza Angelo (FI)	1	Presidente	33
Zanella Luana (Misto-VU)	8		
Preavviso di votazioni elettroniche	9	Votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza	33
Ripresa discussione — A.C. 5197	9	Presidente	33
(Ripresa dichiarazioni di voto finale — A.C. 5197)	9	(La seduta, sospesa alle 14,25, è ripresa alle 15)	34
Presidente	9		
De Laurentiis Rodolfo (UDC)	9	Interrogazioni a risposta immediata (Svolgimento)	34
Meroi Marcello (AN)	11		
(La seduta, sospesa alle 11,05, è ripresa alle 11,15)	12	(Interventi per il rilancio di FIAT auto — n. 3-04208)	34
(Votazione finale ed approvazione — A.C. 5197)	13	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	35
Presidente	13	Provera Marilde (RC)	34, 35
Mozioni Violante ed altri n. 1-00419, Antonio Leone ed altri n. 1-00422 e Cima ed altri n. 1-00423: Politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici (Seguito della discussione)	13	(Procedura di infrazione del Trattato dell'Unione europea riguardante norme di attuazione statutaria del Trentino-Alto Adige in materia di demanio idrico — n. 3-04207)	36
(Intervento e parere del Governo)	13	Buttiglione Rocco, <i>Ministro per le politiche comunitarie</i>	36
Presidente	13	Detomas Giuseppe (Misto-Min.linguist.) ...	36, 37
Tortoli Roberto, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	13	(Iniziative normative del Governo per elevare la capacità competitiva del paese — n. 3-04209) .	37
(Dichiarazioni di voto)	13	Gambini Sergio (DS-U)	37, 38
Presidente	13	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	38
Bandoli Fulvia (DS-U)	17	(Iniziative normative per evitare che il prezzo di beni e servizi risulti ingannevole — n. 3-04210)	38
Calzolaio Valerio (DS-U)	26	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	39
Cima Laura (Misto-VU)	16	Scherini Gianpietro (FI)	38, 39
Lion Marco (Misto-VU)	21	(Iniziative per una maggiore efficacia della vigilanza sul sistema bancario — n. 3-04211)	40
Mereu Antonio (UDC)	21	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	40
Pappaterra Domenico (Misto-SDI)	14	Tabacci Bruno (UDC)	40, 41
Parolo Ugo (LNFP)	28	(Misure per assicurare un indennizzo equo e definitivo agli esuli istriani e giuliano-dalmati — n. 3-04212)	41
Realacci Ermete (MARGH-U)	23	Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	42
Russo Spena Giovanni (RC)	19	Rosato Ettore (MARGH-U)	41, 42
Stradella Francesco (FI)	13		
(Votazioni)	30		
Presidente	30		
Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo	31		
Presidente	31		
Benedetti Valentini Domenico (AN)	33		
Cazzaro Bruno (DS-U)	31		
Gianni Alfonso (RC)	32		
Giulietti Giuseppe (DS-U)	32		
Marinello Giuseppe Francesco Maria (FI) .	31		

	PAG.		PAG.
<i>(Emergenza rifiuti in Campania – n. 3-04213)</i>	43	Giordano Francesco (RC)	62
Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	43	Iannuzzi Tino (MARGH-U)	64
Parolo Ugo (LNFP)	43, 44	Lion Marco (Misto-VU)	75
<i>(Presunte connivenze e coperture a favore degli autori del rogo di Primavalle – n. 3-04214)</i> .	45	Molinari Giuseppe (MARGH-U)	74
Giovanardi Carlo, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>	45	Oricchio Antonio (Misto-Pop-UDEUR)	70
La Russa Ignazio (AN)	45, 46	Pappaterra Domenico (Misto-SDI)	53
<i>(La seduta, sospesa alle 15,55, è ripresa alle 16)</i>	47	Romani Paolo (FI)	68
Comunicazione del risultato della votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza	47	Vigni Fabrizio (DS-U)	51
Presidente	47	<i>(Intervento del Governo)</i>	76
Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	50	Presidente	76, 79
Mozione Violante ed altri n. 1-00420 presentata a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, nei confronti del ministro delle infrastrutture e dei trasporti (Discussione)	50	Berlusconi Silvio, <i>Presidente del Consiglio dei ministri</i>	76
<i>(Discussione sulle linee generali)</i>	50	<i>(Dichiarazioni di voto)</i>	79
Presidente	50	Presidente	79
Adduce Salvatore (DS-U)	58	De Laurentiis Rodolfo (UDC)	82
Banti Egidio (MARGH-U)	56	Gibelli Andrea (LNFP)	80
Duca Eugenio (DS-U)	71	Leone Antonio (FI)	89
Galante Severino (Misto-Com.it)	60	Mancuso Filippo (Misto)	79
Gibelli Andrea (LNFP)	55	Pecoraro Scanio Alfonso (Misto-VU)	87
		Pezzella Antonio (AN)	85
		<i>(Votazione)</i>	90
		Presidente	90
		<i>(La seduta, sospesa alle 19,15, è ripresa alle 19,20)</i>	90
		Presidente	90
		De Laurentiis Rodolfo (UDC)	98
		Commissione permanente (Modifica nella costituzione)	98
		Ordine del giorno della seduta di domani .	98
		Votazioni elettroniche (Schema) <i>Votazioni I-IX</i>	

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
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 10,05.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono cento.

Seguito della discussione del disegno di legge S. 2557: Riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (approvato dal Senato) (5197 ed abbinate).

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

ANGELO SANZA, nel dichiarare il voto favorevole dei deputati del gruppo di Forza Italia sul disegno di legge in esame, invita il Governo ad esercitare con sollecitudine la delega legislativa ad esso conferita.

ANDREA GIBELLI dichiara il voto favorevole dei deputati del gruppo della Lega nord federazione padana su un disegno di legge che rappresenta la sintesi di un proficuo confronto con i rappresentanti del settore dell'autotrasporto; nell'auspicare altresì la sollecita emanazione dei relativi decreti legislativi di attuazione, esprime apprezzamento per la disponibilità mostrata dal Governo a valutare con attenzione le questioni poste dalla sua parte politica ed oggetto di ordini del giorno.

ETTORE ROSATO, stigmatizzata l'assenza in aula del ministro delle infrastrut-

ture e dei trasporti, lamenta l'indisponibilità mostrata dal Governo e dalla maggioranza nei confronti delle proposte emendative presentate dai deputati dell'opposizione; sottolineata, altresì, l'eccessiva ampiezza e genericità della delega legislativa conferita all'Esecutivo, giudica particolarmente lacunose le disposizioni previste in tema di trasporto pubblico locale. Nel preannunciare, inoltre, che eserciterà la necessaria vigilanza affinché il Governo ottemperi agli impegni assunti con l'accoglimento degli atti di indirizzo presentati dalla sua parte politica, dichiara voto contrario sul disegno di legge in esame.

FRANCO RAFFALDINI dichiara voto contrario sul disegno di legge in esame, che giudica inidoneo a risolvere i molteplici problemi del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione del fatto che sembra non tenere conto della peculiarità del sistema del trasporto di merci in Italia.

LELLO DI GIOIA dichiara il voto contrario dei deputati della componente politica Socialisti democratici italiani del gruppo Misto sul disegno di legge in esame, del quale sottolinea l'inidoneità ad individuare soluzioni organiche e lungimiranti per i problemi che interessano il settore dell'autotrasporto.

LUANA ZANELLA osserva che il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto avrebbe dovuto rappresentare l'occasione per promuovere concretamente un sistema di trasporto a minore impatto ambientale.

Preavviso di votazioni elettroniche.

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

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

Si riprende la discussione.

RODOLFO DE LAURENTIIS, nel dichiarare con convinzione il voto favorevole dei deputati del gruppo dell'UDC sul disegno di legge in esame, sottolinea la necessità di adottare tempestivamente i decreti legislativi di attuazione, segnatamente delle disposizioni concernenti gli interventi infrastrutturali, al fine di favorire la modernizzazione e la competitività del settore dell'autotrasporto.

MARCELLO MEROI dichiara il convinto voto favorevole dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale sul disegno di legge in esame, del quale richiama gli aspetti salienti, che favorisce lo sviluppo del settore dell'autotrasporto nel quadro di una progressiva liberalizzazione del mercato; sottolinea, inoltre, il carattere strumentale e pretestuoso delle critiche rivolte al ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

PRESIDENTE, per consentire l'ulteriore decorso del regolamentare termine di preavviso, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 11,05, è ripresa alle 11,15.

PRESIDENTE passa ai voti.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge n. 5197.

PRESIDENTE dichiara assorbite le concorrenti proposte di legge.

Seguito della discussione delle mozioni Violante n. 419, Antonio Leone n. 422 e Cima n. 423: Politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici.

PRESIDENTE avverte che è stata presentata la risoluzione Violante n. 100 e che le mozioni Violante n. 419 e Cima n. 423 sono state ritirate dai rispettivi presentatori.

ROBERTO TORTOLI, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*, esprime parere favorevole sulla mozione Antonio Leone n. 422 e sulla risoluzione Violante n. 100.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto.

FRANCESCO STRADELLA, nel sottolineare l'efficacia dell'azione svolta dal Governo relativamente agli impegni derivanti dal Protocollo di Kyoto, dichiara che esprimerà un voto conforme al parere espresso dal rappresentante del Governo sui documenti di indirizzo in esame.

DOMENICO PAPPATERRA, sottolineata la rilevanza del fatto che oggi entra in vigore il Protocollo di Kyoto, invita il Governo ad ottemperare agli impegni assunti in tema di lotta all'inquinamento nei centri urbani; dichiara, quindi, con convinzione voto favorevole sulla risoluzione Violante n. 100.

LAURA CIMA, ricordato che oggi entra in vigore il Protocollo di Kyoto, auspica che il Governo sostenga concretamente la strategia comunitaria in materia di riduzione delle emissioni di gas serra.

FULVIA BANDOLI, lamentata l'insensibilità mostrata dagli Stati Uniti d'America nei confronti delle esigenze tutelate con il Protocollo di Kyoto, invita il Governo a sostenerle con maggiore determinazione e ad aprire un aperto confronto sulle politiche da perseguire al fine di garantire un'adeguata salvaguardia dell'ambiente.

GIOVANNI RUSSO SPENA, rilevato che il Protocollo di Kyoto prevede vincoli e procedure ineludibili al fine di favorire lo sviluppo sostenibile, lamenta le scelte di politica energetica effettuate dal Governo, che mostra di non voler incrementare il soddisfacimento del fabbisogno energetico attraverso il ricorso a fonti rinnovabili e non sta attuando una seria politica di risparmio energetico.

MARCO LION, nel giudicare necessaria e coerente con la volontà di perseguire gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto una revisione, da parte del Governo, delle politiche attuate in materia di produzione e consumo di energia elettrica, dichiara voto favorevole sulla risoluzione Violante n. 100.

ANTONIO MEREU, richiamate le finalità del Protocollo di Kyoto, osserva che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, nel rispetto degli impegni assunti a livello comunitario ed internazionale, ha già predisposto un piano per la progressiva riduzione delle emissioni di gas serra; dichiara quindi il voto favorevole dei deputati del gruppo dell'UDC sulla mozione Antonio Leone n. 422.

ERMETE REALACCI, nel sottolineare il carattere dirimente delle politiche connesse alla realizzazione degli obiettivi recati dal protocollo di Kyoto, ritiene che il Governo debba tempestivamente recuperare il ritardo accumulato a causa dell'inefficacia dell'azione svolta in tema di riduzione delle emissioni inquinanti, di promozione del ricorso a fonti energetiche rinnovabili e di incentivazione del trasporto pubblico.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

VALERIO CALZOLAIO, ricordato che il Protocollo di Kyoto impegna gli Stati contraenti ad assumere concrete iniziative che consentano la progressiva riduzione delle emissioni di gas serra, invita il Governo a sostenere con convinzione la strategia comunitaria in materia di cambiamenti climatici; rileva, inoltre, che la risoluzione Violante n. 100 contiene le linee ispiratrici di un organico programma in materia ambientale, nel quale si riconoscono tutte le forze politiche di opposizione.

UGO PAROLO, nel dichiarare che i deputati del gruppo della Lega nord federazione padana esprimeranno un voto coe-

rente con il parere dal rappresentante del Governo sui documenti di indirizzo in esame, sottolinea l'importanza di recuperare il *gap* che divide l'Italia da altri paesi europei, con particolare riferimento alle politiche finalizzate alla riduzione delle emissioni di gas serra.

PRESIDENTE avverte che è stata chiesta la votazione nominale.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, approva la mozione Antonio Leone n. 422 e la risoluzione Violante n. 100.

Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo.

BRUNO CAZZARO, nell'invitare la Presidenza ad intervenire presso il Presidente del Consiglio affinché accetti di incontrare i rappresentanti dei lavoratori dello stabilimento chimico di Porto Marghera, in stato di agitazione, sottolinea la necessità che il Governo riferisca con sollecitudine alla Camera sulla grave situazione determinatasi.

GIUSEPPE FRANCESCO MARIA MARINELLO sollecita la risposta ad atti di sindacato ispettivo da lui presentati.

GIUSEPPE GIULIETTI invita il Governo ad adottare con la massima sollecitudine i provvedimenti necessari a garantire la concessione delle agevolazioni tributarie previste in favore dei contribuenti residenti nelle aree dell'Umbria e delle Marche colpite, negli anni scorsi, da eventi sismici.

ALFONSO GIANNI invita la Presidenza della Camera ad attivarsi nei confronti del Governo affinché siano assunte tutte le possibili iniziative per ottenere il rilascio della giornalista Giuliana Sgrena, sequestrata in Iraq.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI si associa alla richiesta formulata dal deputato Giulietti.

PRESIDENTE assicura che riferirà al Presidente della Camera, perché interessi

il Governo, le richieste formulate dai deputati intervenuti.

Sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 12,55, è ripresa alle 13,05.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

Votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 9, del regolamento.

PRESIDENTE ricorda che l'elezione di un Segretario di Presidenza si è resa necessaria a seguito della cessazione dalla carica del deputato Gianfranco Rotondi, eletto, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, del regolamento, in rappresentanza del gruppo dell'UDC.

Avverte che ciascun deputato riceverà una scheda sulla quale potrà indicare un solo nome; le schede eventualmente recanti più di un nominativo saranno dichiarate nulle. Risulterà eletto il deputato che, appartenendo al gruppo parlamentare dell'UDC, otterrà il maggior numero di voti.

Indice quindi la votazione per schede.

(Segue la votazione).

Dichiara chiusa la votazione ed invita i deputati segretari a procedere allo spoglio delle schede.

Sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 14,25, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

Il deputato MARILDE PROVERA illustra la sua interrogazione n. 3-4208, sugli interventi per il rilancio di FIAT auto, alla

quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 35).

MARILDE PROVERA lamenta il fatto che, a fronte delle agevolazioni elargite alla FIAT, non si registrano concrete ricadute nel campo della progettazione e della produzione, con evidenti conseguenze negative per i lavoratori del comparto.

Il deputato GIUSEPPE DETOMAS illustra la sua interrogazione n. 3-4207, sulla procedura di infrazione del Trattato dell'Unione europea riguardante norme di attuazione statutaria del Trentino-Alto Adige in materia di demanio idrico, alla quale risponde il ministro per le politiche comunitarie, ROCCO BUTTIGLIONE (vedi resoconto stenografico pag. 36).

GIUSEPPE DETOMAS auspica che il Governo sostenga con convinzione gli interessi delle comunità locali relativamente alle concessioni per lo sfruttamento delle risorse idriche.

Il deputato SERGIO GAMBINI illustra la sua interrogazione n. 3-4209, sulle iniziative normative del Governo per elevare la capacità competitiva del Paese, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 38).

SERGIO GAMBINI si dichiara insoddisfatto per la risposta, dalla quale si evince, tra l'altro, che il Governo intende rinviare ulteriormente il varo di una riforma decisiva per il futuro economico del Paese.

Il deputato GIANPIETRO SCHERINI illustra la sua interrogazione n. 3-4210, sulle iniziative normative per evitare che il prezzo di beni e servizi risulti ingannevole, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 39).

GIANPIETRO SCHERINI sottolinea la necessità che i prezzi di beni e servizi siano connotati da chiarezza e trasparenza, al fine di evitare che i cittadini vengano indotti in errore.

Il deputato BRUNO TABACCI illustra la sua interrogazione n. 3-4211, sulle iniziative per una maggiore efficacia della vigilanza sul sistema bancario, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 40).

BRUNO TABACCI, nel condividere l'opportunità di continuare ad assumere adeguate iniziative a livello internazionale al fine di indurre il Governo argentino a rispettare gli impegni assunti, prende atto della disponibilità manifestata dall'Esecutivo a fare chiarezza sul ruolo del sistema bancario in relazione alla vicenda delle obbligazioni argentine.

Il deputato ETTORE ROSATO illustra la sua interrogazione n. 3-4212, sulle misure per assicurare un indennizzo equo e definitivo agli esuli istriani e giuliano-dalmati, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 42).

ETTORE ROSATO, ricordato che l'Esecutivo non ha finora ottemperato agli impegni assunti in materia con l'accoglimento di appositi atti parlamentari di indirizzo, lo invita a promuovere le iniziative necessarie a garantire la rivalutazione dei coefficienti e, quindi, il sollecito e soddisfacente pagamento degli indennizzi.

Il deputato UGO PAROLO illustra l'interrogazione Cè n. 3-4213, sull'emergenza rifiuti in Campania, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 43).

UGO PAROLO si dichiara parzialmente soddisfatto, lamentando l'incapacità della classe politica della Campania di assumere adeguate iniziative per risolvere la grave emergenza rifiuti che investe la medesima regione.

Il deputato IGNAZIO LA RUSSA illustra la sua interrogazione n. 3-4214, sulle pre-

sunte connivenze e coperture a favore degli autori del rogo di Primavalle, alla quale risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento, CARLO GIOVANARDI (vedi resoconto stenografico pag. 45).

IGNAZIO LA RUSSA, nel dichiararsi attonito per le connivenze emerse e per la solidarietà sostanzialmente espressa nei confronti degli autori del grave fatto richiamato nell'atto ispettivo, auspica che si proceda al pieno accertamento delle responsabilità.

PRESIDENTE sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,55, è ripresa alle 16.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

Comunicazione del risultato della votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza.

PRESIDENTE comunica il risultato della votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza:

Presenti e votanti 246

Hanno ottenuto voti: Lucchese 143

Voti dispersi 2
Schede bianche 90
Schede nulle 11

Proclama eletto Segretario di Presidenza il deputato Lucchese.

Missioni.

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

Discussione della mozione Violante n. 420 presentata a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, nei confronti del ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

PRESIDENTE avverte che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è riprodotto in calce al resoconto della seduta di ieri.

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali della mozione.

FABRIZIO VIGNI illustra la mozione Violante n. 420, sottolineando che i gravi disagi recentemente verificatisi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria non sono degni di un Paese civile; giudicato, quindi, il ministro Lunardi inadeguato a ricoprire la carica a lui attribuita, stigmatizza le non veritiere dichiarazioni rese relativamente alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali.

DOMENICO PAPPATERRA lamenta lo scarso senso di responsabilità mostrato dal ministro Lunardi relativamente alla situazione di emergenza verificatasi alcuni giorni fa sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che è stata resa particolarmente grave anche dalla mancata attuazione di tempestivi interventi preventivi a fronte del previsto peggioramento delle condizioni atmosferiche.

ANDREA GIBELLI, sottolineato il carattere strumentale della mozione in discussione, ricorda la grave condizione in cui si trovava il sistema infrastrutturale italiano al momento dell'insediamento del Governo in carica; riconosce altresì al ministro delle infrastrutture e dei trasporti il merito di essersi adoperato fattivamente per favorire la realizzazione di grandi opere.

EGIDIO BANTI, precisato che l'opposizione intende manifestare sfiducia nei confronti del progetto politico sotteso all'attribuzione al ministro Lunardi della titolarità del Dicastero delle infrastrutture

e dei trasporti, ritiene che la grave situazione determinatasi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria sia emblematica dell'incapacità di direzione e di coordinamento delle competenze proprie di un Ministero che assume un rilievo strategico per il Paese.

SALVATORE ADDUCE, nel condividere le considerazioni svolte dal deputato Vigni, ritiene che, a prescindere dai deludenti risultati conseguiti dal Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di viabilità, la responsabilità per la situazione verificatasi a fine gennaio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria sia imputabile interamente al ministro Lunardi, che non ha predisposto adeguate misure preventive per scongiurare gravi disagi ai cittadini: lo invita pertanto a rassegnare le dimissioni.

SEVERINO GALANTE, espresso il giudizio negativo dei deputati della componente politica Comunisti italiani del gruppo Misto sull'attività svolta dal ministro Lunardi, che invita a rassegnare le dimissioni, ritiene che quanto accaduto nel gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria sia imputabile alle gravi carenze infrastrutturali del Paese ed alla inadeguata politica dei trasporti attuata dal Governo.

FRANCESCO GIORDANO osserva preliminarmente che la mozione in discussione è stata presentata a seguito dell'inefficienza mostrata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in occasione delle avversità atmosferiche che, nel gennaio scorso, hanno determinato gravi difficoltà agli automobilisti che transitavano sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI

FRANCESCO GIORDANO stigmatizza quindi, in particolare, l'arroganza mostrata dal ministro Lunardi e l'indecoroso scarico di responsabilità verificatosi.

TINO IANNUZZI, osservato che la mozione di sfiducia in discussione trae origine da una valutazione complessivamente negativa della politica infrastrutturale del Governo, lamenta, in particolare, l'adeguatezza delle risorse finanziarie stanziata per l'ammodernamento della rete viaria del Paese e l'inefficienza mostrata dalla pubblica amministrazione nell'attuazione dei piani a tal fine adottati.

PAOLO ROMANI, giudicate infondate le argomentazioni addotte a sostegno della mozione in discussione, sulla quale preannunzia che esprimerà con convinzione voto contrario, sottolinea la tempestività con la quale le autorità interessate si sono attivate a seguito delle avverse condizioni meteorologiche verificatesi nel gennaio scorso; dà quindi conto delle misure promosse dal Governo, anche in ambito comunitario, al fine di prevenire il ripetersi di eventi analoghi, tra le quali l'ulteriore contenimento dei tempi previsti per le opere da realizzare sull'autostrada Salerno - Reggio Calabria.

ANTONIO ORICCHIO, premesso che la difficile percorribilità dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria costituisce un anoso problema, lamenta l'inerzia del Governo relativamente alla necessità di adeguare l'intera rete infrastrutturale del Mezzogiorno. Manifesta, quindi, l'orientamento favorevole dei deputati della componente politica Popolari - UDEUR del gruppo Misto alla mozione Violante n. 420.

EUGENIO DUCA, nel giudicare fallimentare la politica attuata dal Governo nel settore dei trasporti ed, in particolare, l'azione svolta dal ministro Lunardi, sottolinea l'insufficienza delle risorse finanziarie stanziata, tra l'altro, per l'attuazione della cosiddetta legge obiettivo; auspica, pertanto, l'approvazione della mozione Violante n. 420.

GIUSEPPE MOLINARI, nel lamentare i ritardi e le inadempienze che caratterizzano la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti, sottolinea la gra-

vità del fatto che il ministro Lunardi, che invita a rassegnare le dimissioni, non abbia avuto la sensibilità di chiedere scusa agli automobilisti rimasti coinvolti nella situazione di emergenza verificatasi nel gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

MARCO LION osserva che la mozione di sfiducia nei confronti del ministro delle infrastrutture e dei trasporti non trae origine soltanto da quanto accaduto nel gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ma anche dalla discutibile ed inefficace politica da lui attuata.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali della mozione.

SILVIO BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*, sottolinea il carattere strumentale della mozione in esame, che desta perplessità anche dal punto di vista costituzionale, nella quale si assume un evento atmosferico configurabile come raro e straordinario quale pretesto per muovere un'ingiustificata critica al complessivo operato del Governo in tema di infrastrutture; richiama quindi i proficui risultati conseguiti dall'Esecutivo relativamente alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, come si evince anche da una tabella che ha consegnato alla Presidenza della Camera. Ricorda, in particolare, che il Governo ha avviato le procedure per l'esecuzione dei necessari lavori di adeguamento dell'arteria stradale che collega Salerno a Reggio Calabria, che non presenta attualmente le caratteristiche strutturali tipiche di una vera e propria autostrada. Osservato, inoltre, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha nominato un'apposita commissione per valutare i fatti verificatisi tra il 26 ed il 28 gennaio e per accertare eventuali responsabilità, ritiene si debbano imputare ai Governi di centrosinistra ritardi ed inadempienze che hanno impedito di superare la situazione di arretratezza della rete infrastrutturale del Paese.

Invita quindi l'Assemblea a respingere la mozione di sfiducia presentata nei confronti del ministro Lunardi, al quale ri-

volge il ringraziamento e l'apprezzamento del Governo per la proficua attività svolta, con competenza e professionalità.

PRESIDENTE precisa che era dovere della Presidenza della Camera calendarizzare la discussione della mozione in esame.

Passa quindi alle dichiarazioni di voto.

FILIPPO MANCUSO esprime perplessità relativamente all'ammissibilità del documento in esame, del quale evidenzia il carattere strumentale, che sembra non presentare le caratteristiche proprie della mozione individuale di sfiducia, richiamate in una pronunzia della Corte costituzionale.

ANDREA GIBELLI lamenta il carattere strumentale della mozione di sfiducia presentata nei confronti del ministro Lunardi, sottolineando l'efficacia e la capacità progettuale che hanno contraddistinto la sua azione politica. Nell'ascrivere, quindi, ai Governi di centrosinistra la responsabilità dei ritardi accumulati nella realizzazione delle infrastrutture necessarie alla modernizzazione del Paese, evidenzia la tempestività con la quale l'Esecutivo ha avviato l'attuazione del programma di opere strategiche e dà atto al ministro Lunardi di avere mantenuto gli impegni assunti in materia.

RODOLFO DE LAURENTIIS giudica sterile qualunque forma di polemica e di strumentalizzazione che non consenta di approfondire la problematica congerie di delicate questioni inerenti allo sviluppo economico ed alla competitività, con particolare riferimento alla modernizzazione del sistema delle infrastrutture e dei trasporti. Sottolinea, quindi, lo sforzo compiuto, in tale direzione, dal Governo e dal ministro Lunardi, al quale conferma il sostegno e la fiducia dei deputati del gruppo dell'UDC.

ANTONIO PEZZELLA ritiene che quanto accaduto a fine gennaio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria non giusti-

fichi la presentazione di una mozione di sfiducia nei confronti del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che sembra in realtà finalizzata a celare le responsabilità dei Governi di centrosinistra per il grave ritardo infrastrutturale del Paese. Dichiarata pertanto che i deputati del gruppo di Alleanza nazionale confermeranno la fiducia al ministro Lunardi.

ALFONSO PECORARO SCANIO osserva che il Presidente del Consiglio si è limitato a citare dati non veritieri attribuendo al Governo azioni mai intraprese, senza peraltro confutare nel merito le circostanziate obiezioni mosse alla politica del ministro Lunardi; sottolineata inoltre la particolare gravità delle irresponsabili ed offensive affermazioni rese da quest'ultimo dopo i fatti verificatisi nel gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, dichiara il voto favorevole dei deputati di tutte le forze politiche che aderiscono a L'Unione sulla mozione di sfiducia Violante n. 420.

ANTONIO LEONE, nel dichiarare voto contrario sulla mozione Violante n. 420, ricorda che già in passato si erano verificati episodi simili a quello recentemente accaduto sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria a causa di eventi climatici avversi; auspica, altresì, una riflessione sulla legittimità dell'istituto della mozione di sfiducia nei confronti di un singolo ministro, anche alla luce delle pronunzie della Corte costituzionale in materia.

PRESIDENTE indice la votazione per appello nominale sulla mozione Violante n. 420, con la quale si chiedono le dimissioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,15, è ripresa alle 19,20.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

PRESIDENTE invita i deputati segretari a procedere alla chiama.

(Segue la chiama).

Comunica il risultato della votazione:

Presenti e votanti 453

Maggioranza 227

Hanno risposto *sì* .. 186

Hanno risposto *no* . 267

(La Camera respinge).

**Modifica nella costituzione di una
Commissione permanente.**

(Vedi resoconto stenografico pag. 98).

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

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

Giovedì 17 febbraio 2005, alle 9,30.

(Vedi resoconto stenografico pag. 98).

La seduta termina alle 20,40.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 10,05.

ANTONIO MAZZOCCHI, *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 Amoruso, Bindi, Boato, Cannella, Colucci, De Brasi, Deiana, Fragalà, Galvagno, Giordano, Intini, Raffaella Mariani, Mauro, Moroni, Motta, Palumbo, Pinotti, Pittelli, Saponara, Schmidt, Taormina, Tuccillo, Valentino e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono cento, 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. 2557 – Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (Approvato dal Senato) (5197); e delle abbinare proposte di legge: Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri (1571-4876-5341) (ore 10,08).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di

legge, già approvato dal Senato: Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose; e delle abbinare proposte di legge di iniziativa dei deputati Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri.

Ricordo che nella seduta di ieri si è concluso l'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno.

(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 5197)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, il provvedimento in esame è molto atteso dalle categorie interessate. Ne è testimonianza una significativa indagine pubblicata oggi sul *Sole 24 Ore*, che sta a dimostrare il qualificato lavoro portato avanti dal Governo e la necessità di approvare un provvedimento siffatto e bene articolato.

Pertanto, rinviando a quanto esposto ampiamente nel corso della discussione sulle linee generali, ribadisco il voto favorevole del gruppo di Forza Italia e sollecito il Governo ad adottare nel tempo più breve possibile i decreti legislativi delegati.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, anche il gruppo della Lega Nord esprimerà

voto favorevole sul provvedimento in esame. Vale la pena ricordare alcuni passaggi importanti che ne hanno accompagnato l'iter. La legge delega sostanzialmente non nasce in Parlamento, bensì da una lunga fase di confronto tra le associazioni di categoria, il Governo e il Parlamento, che ha raccolto tutte le istanze provenienti in questi anni da un difficile settore del paese. Si tratta di un settore che ha vissuto, a seguito della liberalizzazione del mercato nel contesto europeo, una fase di crisi, ma che ha la volontà e la necessità di confrontarsi con regole chiare, certe e moderne nel sistema dei trasporti, che in questi anni non abbiamo trascurato.

Spesso veniamo criticati, e le proposte emendative presentate dal centrosinistra hanno il vizio di voler dimenticare cinque anni di governo di una coalizione che non ha saputo e voluto dare risposte al paese. La concertazione continua ha portato al nulla di fatto, a una serie di provvedimenti tampone e alla mancanza di risposte organiche.

Si può qui discutere sull'estensione o meno dell'esercizio della delega, ma si tratterebbe di discutere del rapporto tra Governo e Parlamento e di quello tra le parti rappresentate nella Consulta nazionale dei trasporti che hanno dato il loro contributo alla formazione di questo provvedimento. Vale la pena ricordare alcuni elementi qualificanti del provvedimento, alla cui stesura il mio gruppo ha contribuito.

Uno degli elementi principali che lo caratterizzano, e che era stato sostanzialmente accolto nella fase di grande confronto che ha accompagnato il provvedimento negli ultimi due anni, è la necessità di istituire un sistema di controlli e di regole, soprattutto di controlli, per tutti quei vettori, provenienti dall'est europeo o comunque extracomunitari, che invadono il nostro paese non alle stesse condizioni da noi stabilite nel rispetto comune delle regole di mercato.

La richiesta che veniva rivolta ai parlamentari dalle associazioni di categoria o dai medesimi autotrasportatori era quella

di essere posti nelle condizioni di non subire la concorrenza sleale da parte di società e vettori stranieri, che non rispettavano le norme di sicurezza, i tempi di percorrenza, le condizioni di trasporto sulla nostra rete, e ciò proprio al fine di compensare la differenza di costi strutturali che in parte erano legati al sistema dei trasporti e in parte a quello delle infrastrutture.

Anche in tema di infrastrutture, che naturalmente non è oggetto di questo provvedimento, andrebbe detto molto. Tutti i cantieri e le iniziative di natura legislativa e finanziaria adottate negli ultimi quattro anni, stanno a testimoniare la volontà di «infrastrutturare» tutto il paese, non in termini accademici, come è contemplato nel Piano generale dei trasporti, emanato dall'allora ministro Bersani e ancor prima dal ministro Burlando, che non ha poi trovato concreta attuazione non potendo concretizzarsi in quanto figlio di un ricatto. È figlio di quel ricatto, ad esempio, che abbiamo vissuto nelle scorse settimane, quando, ancora in maniera ideologica, si è intesa sottolineare la necessità di adottare il Protocollo trasporti all'interno della Convenzione delle Alpi.

Tale Protocollo, al di là dei principi di tutela ambientale e territoriale e di programmazione delle infrastrutture, contiene un difetto strutturale: parte, infatti, certificando la differenza infrastrutturale tra i paesi a nord delle Alpi ed il nostro che, non per responsabilità di questo Governo, ha un *gap* infrastrutturale incolmato. Si parla della necessità di definire e «gerarchizzare» una serie di opere, che riguardano anche i suggerimenti arrivati ieri dal centrosinistra, quelli di dotarsi di strumenti normativi e finanziari (è infatti questa la natura degli emendamenti presentati dal centrosinistra e discussi ieri dai colleghi) per favorire il trasporto combinato, l'intermodalità. Se noi, però, a monte con il Protocollo trasporti «gerarchizziamo» e limitiamo la libertà di programmare infrastrutture accessorie e complementari alla logistica, all'intermodalità, al trasporto combinato, poiché definiamo una serie di elementi che ci impediscono

di realizzarli, potremmo fare tutti gli sforzi legislativi e finanziari che vorremo, ma non compenseremmo mai la differenza infrastrutturale tra il nostro paese e quelli che si affacciano sulle Alpi.

È per questo che la Lega, in sede di esame degli articoli del disegno di legge, si è dichiarata assolutamente contraria ad alcuni emendamenti presentati dal centrosinistra, peraltro segnalando la necessità di aprire una discussione sulle questioni già analizzate con il Governo.

Nella sua replica, il sottosegretario Uggè ha puntualmente illustrato, lunedì scorso, in quali modi sono state soddisfatte le richieste avanzate dalla Lega Nord Federazione Padana nel corso di questi anni. Ad esempio, il sottosegretario ha fatto riferimento alla differenziazione tariffaria attuata con circolare ministeriale, alle indicazioni ed ai controlli attraverso i centri di revisione mobili (per venire incontro alle richieste degli autotrasportatori, i quali chiedevano controlli severissimi proprio per evitare la concorrenza sleale).

Trattandosi di modificare il codice della strada, in sede di legge di delega può essere affrontato anche il tema della rimodulazione del sistema della patente, ma è evidente che il dovere istituzionale dovrebbe consigliare il ricorso a tutti gli strumenti idonei a dare seguito alle riflessioni che abbiamo sviluppato. Abbiamo chiesto al Governo — che ha accettato un apposito ordine del giorno da noi presentato — di valutare l'opportunità di adottare iniziative, anche di carattere normativo, volte ad attribuire al certificato di abilitazione professionale di cui alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, la funzione di patente professionale da rilasciare a tutti i conducenti professionali ai fini di una diversa attribuzione della decurtazione dei punti a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale. La battaglia che noi abbiamo condotto al riguardo è volta a differenziare le patenti in funzione dei diversi utilizzi, con strumenti *ad hoc* che il nuovo codice della strada, quando venne

approvato (con l'introduzione della patente a punti), non poteva contemplare.

Chi utilizza il mezzo in maniera professionale deve essere trattato in modo diverso da chi, invece, ne fa un uso privato (è intuitivo che la differenza di uso si traduce in tempi e chilometri di percorrenza diversi). Lavoreremo insieme al Governo, che si è impegnato a farlo, per elaborare una precisa regolamentazione che sia in linea anche con la normativa europea. Non si tratta di una novità: la novità sta nel fatto di avere trovato spazio, nell'ambito di questa discussione, per fare il punto su un importante aspetto.

In sintesi ...

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli...

ANDREA GIBELLI. ... astenendomi dall'analizzare le singole materie delegate, mi auguro che i decreti legislativi arrivino al più presto, in modo che il settore dell'autotrasporto abbia le risposte che sono state concordate all'esito di un onesto confronto. Ciò consentirà di avere una riforma nuova e moderna al servizio di un sistema strategico per il nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, ancora una volta stiamo esaminando un provvedimento che riguarda il dicastero del ministro Lunardi senza che egli sia presente: è successo in occasione della riforma del codice della navigazione aerea e succede anche oggi. Peraltro, il ministro fa mancare la sua presenza in tutte le sedi parlamentari quando si creano occasioni di confronto. Ovviamente, non lo rilevo perché il ministro ci è tanto simpatico da renderci scontenti quando non viene, ma per sottolineare la sua disattenzione nei confronti di tutto ciò che attiene alla logistica ed alle scelte gestionali ed infrastrutturali che riguardano l'importante settore dell'autotrasporto di persone e cose.

Ringrazio, invece, il sottosegretario Uggè, il quale, avendolo seguito fin dall'inizio, conosce bene la genesi ed i contenuti del provvedimento in esame.

Il disegno di legge, considerato urgente, ci è stato trasmesso dal Senato il 29 luglio 2004.

Gli otto mesi trascorsi sono serviti a nulla, poiché i lavori della Commissione sono stati bloccati immediatamente dalla decisione, comunicataci cortesemente, del relatore e del Governo di non essere disponibili a modificare il provvedimento, perché considerato urgente. Tuttavia, sono trascorsi molti mesi e, allo stato attuale, nessuna proposta emendativa dell'opposizione è stata ritenuta degna di attenzione.

Al di là di ciò, credo che stiamo discutendo di un fatto importante, di un piccolo tassello in un meccanismo più grande, vale a dire la logistica nazionale, una molla importante per lo sviluppo del nostro paese. L'Italia deve costruire il proprio futuro attraverso la realizzazione di un'interconnessione logistica tra i diversi sistemi di trasporto che consentano a questa piattaforma, sita al centro del Mediterraneo, di sfruttare la sua posizione per lo sviluppo. L'unica cosa che non si può delocalizzare, sicuramente, è la logistica. Si potrà delocalizzare l'industria manifatturiera, ma la logistica non potrà essere delocalizzata.

Dobbiamo saper cogliere questa opportunità ed ogni mese che passa nell'inerzia o nella disattenzione è un'occasione che perdiamo rispetto agli altri paesi.

Nel corso della discussione sulle linee generali i miei colleghi sono intervenuti, ricordando che il tema dell'autotrasporto non può essere disgiunto da quello più generale della intermodalità... Presidente...

PRESIDENTE. Onorevole colleghi, un po' di silenzio. Onorevole Boccia, non si faccia riprendere. Onorevole Bonito, la prego.

Onorevole Rosato, vada davanti.

ETTORE ROSATO. Questo percorso che il Governo dovrebbe fare deve incontrare le reali necessità del paese. Di pro-

tocolli di intesa e di accordi con le categorie questo Governo ne ha fatti tanti. Con riferimento a questo disegno di legge abbiamo contestato molte questioni inserite, a nostro avviso, in modo improprio. Si tratta di una delega al Governo assolutamente ampia e priva di paletti che definiscano i limiti in maniera leggibile da parte di tutti. Il riordino dei servizi esistenti in materia di trasporto pubblico locale è un tema di grande valenza che viene ridotto ad un piccolo comma nell'articolato concernente l'autotrasporto. Si tratta di una serie di questioni che non ci consente un confronto sereno, che invece, avrebbe dovuto esserlo. Tuttavia, vorrei dare fiducia all'operato del Governo.

Avete chiesto due anni per l'esercizio della delega. Mi sembra un tempo infinito, perché i provvedimenti dovrebbero già essere pronti nei vostri cassetti. Infatti, si relaziona su una materia conosciuta, nota, che dovrebbe già essere stata condivisa (almeno questo ci è stato riferito durante un lavoro svolto con le associazioni di categoria). Vediamo se questi decreti attuativi arriveranno; perché o arriveranno o questo provvedimento si ridurrà tutto nel penultimo articolo, recante le abrogazioni, che prevede la decadenza delle azioni da esercitare (era un problema aperto, ma è stato chiuso in maniera assolutamente non condivisibile).

Al di là dei protocolli firmati, signor sottosegretario, lei sa come la base degli autotrasportatori veda con grande diffidenza questo inserimento. Lei sa come le varie categorie, al di là di ciò che possano esprimere anche per stabilire con il Governo (li capisco) un rapporto costruttivo, sentano il peso delle norme non da loro volute, ma imposte dalla committenza.

Le nostre proposte emendative, assolutamente costruttive, in un rapporto sereno e nel rispetto dei diversi ruoli con le regioni, riguardavano: il coinvolgimento del Parlamento nell'esame dei decreti attuativi; il certificato di abilitazione professionale, non solo per tutti gli autotrasportatori, ma anche per i conducenti del servizio pubblico locale; la possibilità, per chi svolge altre attività connesse, di avere

una patente professionale; l'individuazione di tempi e modalità certi, definiti e gradualmente per l'entrata a regime del superamento della tariffa a forcilla. Questioni che — come le ricordava il collega Raffaldini ieri — lei sosteneva soltanto due anni fa, quando rappresentava gli autotrasportatori; ma lo dico con rispetto per quella posizione, che io oggi condivido e continuo a condividere. Le norme non possono essere introdotte da un giorno all'altro su questa materia, perché producono non i risultati attesi, ma spesso confusione e contenzioso. Noi giustifichiamo il nostro « no » con rammarico; avremmo voluto esprimere un voto diverso, se ci fosse stata un'attenzione diversa da parte del Governo.

Ringraziamo il Governo per aver accettato i nostri ordini del giorno, ma vigileremo sulla loro attuazione, perché il Ministero delle infrastrutture, purtroppo, per quanto ci riguarda, è noto in passato per non aver dato attuazione neanche ad uno degli ordini del giorno che sono stati accettati dal Governo.

Mi raccomando, signor sottosegretario, sulle questioni attinenti ai controlli — lo diceva il collega Gibelli —; lei ci risponderà che di controlli ne sono stati fatti tanti — ottomila, novemila e diecimila controlli —, ma quando alla fine si fanno tali controlli, due, tre, quattro volte al mese, quando si riscontra, soprattutto per i vettori stranieri (perché poi questo succede), che la metà dei veicoli controllati non rispettano le norme, vuol dire che ci si deve porre un dubbio. Se i controlli fossero fatti con più frequenza sulle strade, non ci sarebbe una maggiore sicurezza, una migliore concorrenza? Se i nostri autotrasportatori oggi hanno delle difficoltà generate da un differenziale dei costi, ma anche — come sottolineavo ieri — da un differenziale dei ricavi, pressati in una filiera produttiva che ancora non ripartisce a loro favore una quota piccola della ricchezza generata dall'autotrasporto, è anche perché vivono in un sistema dove la concorrenza non è controllata adeguatamente dallo Stato.

Allora, il nostro voto sarà spiacevolmente contrario; avremmo voluto espri-

merci in maniera diversa, avremmo voluto contribuire diversamente alla costruzione di un provvedimento, che serve al nostro settore, ma che si sarebbe dovuto fare in maniera migliore e più adeguata rispetto a quelle che sono le reali esigenze del settore.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, nella dichiarazione di voto — come ho fatto, insieme ai miei colleghi, in discussione sulle linee generali —, cercherò di delineare i tratti di una proposta di Governo, di una politica lungimirante nel comparto che trasporti, perché noi vogliamo essere, pur dall'opposizione, portatori di una proposta politica che guarda lontano e che guarda in largo. In essa si ritroveranno anche le ragioni della nostra contrarietà a questo provvedimento, che non ci convince, perché è povero, perché è ristretto, perché vola basso, perché è poco ambizioso. Vorremmo molto, ma molto di più, non di meno.

Non si indica una prospettiva che possa vedere impegnate in un grande sforzo da protagoniste le categorie nei prossimi anni; in questo provvedimento ci si divincola tra i tanti problemi, si gira intorno, ma non li si affronta a viso aperto, di petto. Si tratta di problemi che vanno per forza inquadrati in uno scenario che è terribilmente una occasione da prendere o da perdere per sempre nei prossimi anni; uno snodo essenziale, che vede un'Europa allargata a 25 Stati e ancora da integrare; contemporaneamente, siamo in un'area mediterranea, centro e cuore di grandi traffici, che vengono dall'Oriente verso l'Europa e il mondo.

In questo scenario, ormai, in base a taluni studi — per inciso, atteso che circa l'80 per cento del traffico di merci ha origine o destinazione nella pianura padana, mi rivolgo in particolare al collega Gibelli —, ad ogni punto percentuale di aumento del prodotto interno lordo corrisponderebbe un aumento dei traffici più

che proporzionale (del 2-2,5 per cento). Purtroppo, come apprendiamo stamani dalla stampa, il settore non riesce a crescere; ma se, invece, come vorremmo, aumentasse, potremmo, per così dire, essere da una parte, ingolfati o, dall'altra, circumnavigati in quanto non più interessanti come paese. Questo è il grande scenario all'interno del quale noi collochiamo il comparto; ma come affrontiamo tale situazione quando blocchiamo gli investimenti sui porti, ad un tempo grandi caselli delle autostrade del mare e grandi porte per i traffici nel Mediterraneo e per le comunicazioni? Il blocco è stato peraltro disposto dall'ultima legge finanziaria. E come discutere di autotrasporto quando non sappiamo nemmeno favorire il trasporto delle merci nelle aree urbane, nelle città, che, ormai, rischiano il blocco continuativo? Come affrontare tali grandi scenari se la risposta non viene data a quel livello ma ci si limita invece a temporeggiare riferendosi sempre agli stessi argomenti?

Abbiamo cercato di dimostrare che la crisi del comparto, che proviene dalla sua struttura particolare, ovvero dalla grande polverizzazione, sta assumendo in questi ultimi tempi — e ciò può succedere ancor più nel grande scenario che si aprirà in futuro — caratteristiche tali da non essere più solamente una crisi da costi. Infatti, se si trattasse solo di ciò, basterebbero le misure relative ai premi sull'INAIL, alle accise, ai pedaggi stradali, alla trasferta; basterebbe cioè proseguire sulle strade già percorse in passato. Si sta profilando, invece, un'altra situazione; si tratterebbe di una crisi di struttura industriale. È questa la questione seria nel paese, questione che noi vogliamo affrontare.

Se così è, abbiamo dinanzi un comparto che ha bisogno di grandi riforme; un comparto importante, che tanto ci sta a cuore, trasportando i due terzi delle merci in Italia, ma che è fragile e rischia di essere stretto nella morsa tra la competizione accelerata dei grandi vettori europei e, ad un tempo, i sottocosti delle compagnie di vettori che vengono dall'est. Si tratta, invero, di un comparto che ha

bisogno, per così dire, di « fisico », di strutture industriali, di crescere in dimensione, di capacità patrimoniale, di elevata professionalità, di misurarsi con l'innovazione tecnologica, di incrociare continuamente il grande tema della logistica; dovevamo irrobustire il « fisico » di questo comparto. Tali erano le proposte che ci saremmo aspettati dinanzi ad una siffatta situazione.

Ma a tali domande non avete voluto dare una risposta. Tuttavia, ha diritto un'impresa a sussistere con il proprio lavoro? Ha diritto un comparto a sussistere per il lavoro, lo sforzo e la fatica che compie, per le sue capacità innovative professionali? Ebbene, se la risposta è affermativa, occorre dare una risposta ad alto livello e se, invece, è negativa, si possono prolungare semplicemente le provvigioni.

Ora, e concludo, signor Presidente, vorrei ricordare che, rispetto a questi grandi scenari, è stato presentato un disegno di legge di delega che ritengo « ristretto », e talvolta redatto anche in maniera imprecisa. Noi abbiamo cercato di arricchirlo, ma non si è voluto accogliere nessuno dei suggerimenti che avevamo avanzato; anzi, ci è stato chiesto di lasciar perdere: bisognava procedere velocemente, perché non c'era più tempo! L'onorevole Perrotta, nella seduta di ieri, ha addirittura sostenuto che l'esame in Assemblea se diventa una seconda lettura del provvedimento non tra il Senato e la Camera dei deputati, ma tra la Commissione competente e l'aula, comincia ad essere noioso.

Vorrei evidenziare, al riguardo, che nessun Governo al mondo pretende dall'opposizione la rinuncia unilaterale a condurre una battaglia sulle proprie proposte emendative. In questo caso, è stato presentato addirittura un disegno di legge di delega, peraltro redatto, come ho già detto, in modo non preciso. Ma si tratta di una delega a chi? Approvando il provvedimento in esame, conferiremo « fisicamente » una delega al ministro Lunardi. Mi riferisco ad un ministro che non è mai venuto in aula ed in Commissione per sostenere un solo suo provvedimento.

Si tratta anche di un ministro che ha combinato tanti guai perché non padroneggia il comparto, poiché non è il suo mestiere. Egli, infatti, non padroneggia il settore del trasporto locale, non padroneggia la materia dei porti, né tantomeno padroneggia il comparto dell'autotrasporto o l'economia marittima. Ribadisco che non è il suo mestiere, e preannuncio che per tale motivo, nonché per le dichiarazioni che ha reso, oggi chiederemo le sue dimissioni.

Come dicevo, inoltre, si tratta di un ministro che non ha mai difeso questo suo specifico provvedimento. Onorevoli colleghi, non avete svolto una riflessione su quanto è accaduto ieri? Si è proceduto di corsa, come se avessimo dovuto approvare il disegno di legge in esame in volata, in soli due minuti! Abbiamo visto addirittura che, su una proposta emendativa presentata dall'opposizione, i favorevoli e i contrari sono stati praticamente pari, perché non è passata per un solo voto!

Ciò significa che, anche all'interno della maggioranza, non c'erano tanto slancio e tanta convinzione...

LUCA VOLONTÈ. Ma non è vero!

FRANCO RAFFALDINI. ... e non ho visto neanche un sottosegretario di Stato correre in aula per votare ed aiutare...

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini, concluda!

FRANCO RAFFALDINI. ... il Governo perlomeno con la propria presenza: è questa, dunque, la verità!

Infine, signor sottosegretario, vorrei rivolgerle solo un consiglio. Ho ascoltato ieri sera una sua intervista rivolta agli operatori del settore (*Commenti dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*), in cui lei ha definito la ratifica della Convenzione sulle Alpi una decisione sciagura, paragonandola, molto impropriamente, alla scelta di non costruire più centrali nucleari nel nostro paese, che i cittadini italiani fecero attraverso un re-

ferendum. Ebbene, si tratta di un paragone che non regge, signor sottosegretario, e la invito a non farlo più!

Per tutte queste numerose ragioni, dunque, preannuncio il voto contrario del mio gruppo all'approvazione del disegno di legge di delega in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, preannuncio che anche la componente politica dei Socialisti democratici italiani del gruppo Misto voterà contro l'approvazione del provvedimento in esame, ma non perché non ci rendiamo conto dell'importanza che oggi assume in Italia il sistema dell'autotrasporto, né tantomeno perché non siamo convinti della necessità di varare rapidamente una riforma di tale comparto nel nostro paese.

I motivi per cui voteremo contro sono stati ampiamente illustrati dai colleghi dell'opposizione: mi riferisco ai deputati Rosato e a Raffaldini. Riteniamo, come centrosinistra, che vi debba essere una riforma radicale all'interno di questo settore, perché esso possa produrre reddito, incrementando il prodotto interno lordo della nostra nazione. È un prodotto interno lordo che, come tutti i *mass media* hanno evidenziato, di fatto non cresce. È un prodotto interno lordo che, nel 2004, ha registrato un incremento pari appena all'1,1 per cento, ossia più basso delle stime del Governo di centrodestra e delle previsioni del ministro dell'economia e finanze, Siniscalco. Noi, già nel corso delle discussioni svoltesi nei mesi e negli anni passati, avevamo evidenziato tale problema, affermando, con chiarezza, che tali stime e tali proiezioni che il Governo aveva prospettato in quest'aula erano sbagliate.

La mancata crescita del prodotto interno lordo è dovuta anche, come si è sostenuto in quest'aula, ad una mancata crescita del sistema dell'autotrasporto nel

paese. Si tratta di un settore che non può assistere ad una discussione quale quella che si è sviluppata negli ultimi giorni, per « compartimenti stagni ». Noi abbiamo rilevato, con puntualità e grande determinazione, la necessità di analizzare con certezza i sistemi della logistica, le condizioni di una grande rete infrastrutturale, gli interventi sui porti, sugli aeroporti e sulle ferrovie, ossia la necessità di costruire un sistema di intermodalità efficiente, che ci consenta di proiettare il nostro paese all'interno di un sistema europeo, ed anche oltre. È sufficiente osservare la crescita registrata negli ultimi anni dall'Irlanda per capire che una osservazione seria rispetto ai sistemi di trasporto integrato possa determinare un'importante crescita per il paese. È questa la riflessione che vi poniamo, con grande determinazione: è possibile discutere in modo serio del sistema di trasporto del paese, affrontando gli elementi di crisi che esso conosce. Ne abbiamo avuta una prova poco tempo fa, quando si è verificata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria una grave strozzatura. Non vi è, dunque, da parte di questo Governo una politica seria sull'infrastrutturazione. Altro che le considerazioni del ministro Lunardi! È sufficiente considerare i dati riferiti, con puntualità, da Raffaldini, da Rosato e da altri colleghi, per capire che nel nostro paese non vi è una politica dei trasporti seria! Anche questa delega che il Governo ci chiede è una delega « al buio », che non affronta, come ho detto, i nodi strutturali della nostra economia e ci fa capire quali sono le considerazioni del Governo sui problemi del trasporto.

Credo vi sia la necessità di affrontare, con grande senso di responsabilità e di serietà, tale problema. Sono convinto che, da parte del centrosinistra, vi debba essere — come nei giorni trascorsi — la grande manifestazione di un progetto-programma sui trasporti. Lo diceva Raffaldini, e lo voglio confermare: siamo convinti che, nel momento in cui i trasporti vanno bene, va bene anche l'economia. Ebbene, poiché il

ministro Lunardi, non fa funzionare i trasporti, fa andare male anche l'economia del paese.

Sono convinto che il centrosinistra condurrà una grande battaglia sullo sviluppo dei trasporti integrati nel paese, per rilanciare l'economia, l'occupazione e lo sviluppo della nostra nazione (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-SDI e Misto-Verdi-l'Unione*).

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, il provvedimento di riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose poteva davvero essere per il Governo l'occasione per operare scelte politiche mirate alla promozione di sistemi trasportistici a minore impatto ambientale, alla razionalizzazione, alla vera riforma radicale del sistema ambientalmente insostenibile.

Il settore dell'autotrasporto di persone e di cose — è stato detto più volte — pesa in modo determinante sulle emissioni di CO₂ e comporta, in termini di quantità relativa di emissioni, ben un quarto delle medesime. Quindi, il rispetto del protocollo di Kyoto (che oggi sarà anche all'attenzione del dibattito in Assemblea), da oggi in vigore, passa necessariamente anche attraverso un profondo cambiamento in questo settore.

L'80 per cento delle merci in Italia viaggia su strada, migliaia sono gli autotrasportatori coinvolti. L'autotrasporto comporta un impatto relevantissimo sui processi di congestione e di traffico sulle nostre strade e autostrade ed incide in maniera pesantissima sulla produzione di gas climalteranti e sulle emissioni inquinanti, con conseguenze ormai gravissime in termini di aggressione alla salute delle persone, all'ambiente e anche con costi indotti indiretti e anche diretti per la collettività.

È il problema primo della contemporaneità e, a livello nazionale, stiamo assistendo al tentativo di porre « pezze » qua

e là. Oggi, si terrà un incontro tra i sindaci ed il Governo e vedremo le risposte. Tutte le amministrazioni sono in affanno, perché troppo in ritardo è la politica governativa, che indirizza anche le altre in termini di previsione di risorse per risolvere il drammatico problema del traffico.

La situazione italiana, rispetto alla riduzione e al contenimento delle emissioni cui siamo tenuti, è davvero preoccupante. Le emissioni di CO₂, dal 1990, sono aumentate di ben il 12 per cento, corrispondendo a 60 milioni di tonnellate; e nel quinquennio 2008-2012 dovremmo ridurle del 6,5 per cento (si tratta di 30 milioni di tonnellate): è un obiettivo durissimo da raggiungere, se non si pongono già oggi le premesse.

Attraverso il sistema tariffario — è stato sottolineato al Senato dalla collega Donati, che ha presentato proposte concrete, ma anche alla Camera da noi e da altri colleghi — si poteva intervenire in modo tale da ridurre l'impatto negativo del trasporto su strada, premiando comportamenti virtuosi, quelli che non producono un aggravio quantificabile, e favorendo sistemi maggiormente sostenibili.

Abbiamo valutato positivamente il superamento del cosiddetto sistema a forcella, che prevedeva dei minimi e dei massimi, ma che era, tra l'altro, come è noto, poco rispettato. Tuttavia, non condividiamo le modalità con cui si procede verso il nuovo sistema tariffario, liberalizzandolo, prevedendo misure inconsistenti e di dubbia efficacia per contrastare la distorsione modale.

Riteniamo che, attraverso il sistema delle tariffe, vada premiato il riequilibrio modale e che il trasporto merci, a partire da quelle pericolose, vada reso più sicuro attraverso il sistema ferroviario o a cabotaggio costiero. Va inoltre disincentivato il carico vuoto dei TIR.

Insomma, per concludere, in questo provvedimento mancano la prospettiva e la volontà di cambiamento profondo e necessario per sanare la distorsione di un sistema trasportistico assolutamente inaccettabile. Si tratta di una proposta, quindi, che vede ancora una crescita inarrestabile

del trasporto su strada e non la ferma, mentre sarebbe stato necessario un provvedimento in grado di orientare il settore verso la ecosostenibilità e la compatibilità con i parametri previsti dal protocollo di Kyoto (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Unione*).

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 10,55).

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.

Si riprende la discussione.

(Ripresa dichiarazioni di voto finale — A.C. 5197)

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

RODOLFO DE LAURENTIIS. Credo che il provvedimento che abbiamo oggi di fronte meriti sicuramente alcune riflessioni positive, perché segna un punto di svolta in un settore strategico per il paese.

L'autotrasporto è stato al centro di un intenso dibattito politico tra le parti, finalizzato alla ricerca di quelle iniziative e di quelle azioni capaci di ridare agli operatori del comparto quel sostegno necessario, da una parte, ad accelerare i processi di riorganizzazione fondamentali per reggere la competizione, ormai sempre più ampia, e, dall'altra, ad avviare un piano strutturale relativamente al posizionamento sul mercato e nel mercato: nel mercato, per avere la capacità di corrispondere alle esigenze logistiche sempre più complesse che esprime il mondo imprenditoriale; sul mercato, per confron-

tarsi efficacemente con i *competitors* internazionali, che tendono sempre più ad eludere quote di mercato.

Il processo in atto di modifica delle cosiddette tariffe a forcella è un aspetto che merita grande attenzione da parte delle forze politiche, perché finalizzato a far sì che l'incontro tra la domanda e l'offerta sia sempre più impostato alla reciproca collaborazione e alla libera contrattazione per trovare soluzioni idonee ed equilibrate nella definizione delle tariffe regolate, ma certamente non ingessate.

Il disegno di legge delega, quindi, richiede la massima attenzione, perché rappresenta una vera e propria svolta in un settore che è sempre più strategico rispetto all'economia del paese.

Negli anni scorsi l'autotrasporto misurava la propria crescita con la stessa intensità del prodotto interno lordo. Oggi, invece, esso denota una crescita molto più accelerata, con un rapporto di 1,5, ovvero la crescita del trasporto è una volta e mezza quella del prodotto interno lordo. Cosa significa ciò? Significa semplicemente che, se non accompagniamo questo settore con mirate scelte di politiche dei trasporti, investimenti e regole, corriamo il rischio di determinare situazioni ancora più critiche rispetto a quelle che stiamo vivendo e rispetto ai nostri diretti *competitors* internazionali.

Sembra quasi paradossale, ma la verità è che gli altri paesi stanno assegnando alla loro posizione geo-economica un ruolo determinante ai fini dello sviluppo e sembra quasi che noi, che abbiamo una posizione invidiabile, facciamo di tutto per non accorgercene.

Occorre mettere mano subito ai punti previsti nel disegno di legge delega con i decreti legislativi di attuazione per dare un chiaro indirizzo al settore. Per anni abbiamo atteso questa riforma, sapendo che il comparto soffre ormai di due patologie definite: da un lato, esso è ingessato in un congegno di norme superate ed obsolete rispetto alle esigenze di mercato. Penso, in particolare, alle tariffe a forcella. Dall'altro, esso soffre di una scarsa attenzione alle possibilità e alle opportunità di inte-

grazione con altre modalità di trasporto e ciò sovraccarica fortemente il trasporto su gomma di aspettative che si sono rivelate molto superiori rispetto a quanto le logiche economiche rendessero plausibile.

Penso al trasporto sulle lunghe distanze, ove il trasporto ferroviario non è competitivo. Penso al trasporto nell'ambito urbano, ove più del 70 per cento dei veicoli è ancora in conto proprio. Penso, insomma, alla forte penalizzazione dell'offerta.

Le imprese di autotrasporto, a causa di tali patologie, oggi scontano, da un lato, un *gap* competitivo forte rispetto alle imprese di settore dell'Europa del nord; dall'altro, l'aggressività ed i minori costi delle aziende dell'est.

Onorevoli colleghi, penso che con il percorso che mettiamo in campo con l'approvazione di questo disegno di legge delega non avremo certamente esaurito il nostro compito, che nei prossimi anni dovrà essere ancora più impegnativo. Sarà, infatti, necessario operare per alleggerire i maggiori costi che gravano sulle nostre imprese di autotrasporto per poter dare loro competitività su scala internazionale. È sufficiente la lettura degli ultimi dati riguardanti la bilancia dei pagamenti relativi ai noli per capire come emerga una preoccupante e, al momento, vincente politica di penetrazione portata avanti da operatori stranieri. Del pari, vanno avviate politiche strutturali nella direzione di una maggiore infrastrutturazione del paese.

Studi di settore hanno consentito di evidenziare e quantificare l'handicap di cui soffrono le imprese italiane di autotrasporto nella formazione dei propri costi, pari ad un 10 per cento. Tale handicap è dovuto alle basse velocità commerciali cui sono costretti i nostri operatori anche per i vincoli di capacità del sistema sia sulle reti e sui nodi, sia, in particolare, ai valichi. Questo aspetto è stato anche sottolineato dal Presidente Berlusconi nella lettera inviata all'Unione europea, con un richiamo alle forti penalizzazioni che il nostro autotrasporto, e con esso l'intero mondo imprenditoriale italiano, subisce per l'attraversamento dei valichi alpini, in

considerazione anche delle politiche di divieti e contingentamenti imposti dai paesi confinanti.

Occorre, nel prossimo futuro, che le politiche di settore siano finalizzate, oltre che alle infrastrutture, anche e soprattutto alla formalizzazione di un progetto per la logistica di impresa e quella distributiva, all'attivazione di meccanismi che servano a ridefinire i rapporti domanda-offerta, a delegificare il settore. Tali punti vanno non solo focalizzati con i decreti legislativi di attuazione, ma anche supportati da politiche di investimento chiare e definite.

Abbiamo appreso che il Governo si appresta anche a varare un patto per la logistica, il che significa che ormai sono a fuoco criticità e linee di intervento. Bene, se riusciremo ad accompagnare il percorso normativo intrapreso con un progetto di politiche del settore ed un riordino, come previsto nei compiti e funzioni degli organismi preposti all'attuazione di tali atti di indirizzo, significa che avremo intrapreso con forza la strada giusta.

Per raggiungere gli obiettivi delle politiche di logistica pubblica e di riordino dei trasporti occorre puntare ad innalzare gli *standard* di servizio, a tutti i livelli, per mantenere la competitività ed uno scenario di ristrutturazione ed innovazione dei mercati. Occorre sostenere lo sviluppo delle catene logistiche di trasporto attraverso strutture sia materiali sia immateriali. Occorre promuovere lo sviluppo di distretti industriali logistici per agevolare la diffusione di sistemi innovativi nella gestione dei problemi logistici e nell'organizzazione delle filiere della logistica.

Al mondo delle imprese dobbiamo assicurare che i loro obiettivi siano sostenuti anche da politiche di Governo affinché sia possibile trasformare i costi fissi in variabili e progressivamente provvedere alla loro riduzione. Occorre la reingegnerizzazione delle procedure di approvvigionamento e di distribuzione ed un continuo miglioramento aziendale nella logica del *quality management*.

Queste sono alcune delle considerazioni che hanno portato l'UDC a sostenere con forza il provvedimento in tutte le fasi

dell'esame in Commissione ed in aula ed a ribadire con decisione e convinzione il proprio voto favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

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

MARCELLO MEROI. Signor Presidente, il voto di Alleanza Nazionale su questo provvedimento è un voto fortemente convinto alla luce delle considerazioni già svolte in Commissione trasporti, in quest'aula e nell'aula del Senato relativamente alle problematiche generali di un'Europa allargata e dell'impulso dato da questo Governo alla realizzazione di importanti infrastrutture.

Si tratta di una prima e forte risposta alla domanda che il collega Raffaldini si poneva, cioè se un comparto debba vivere attraverso un'espressione di capacità innovative e professionali. Credo che con il provvedimento in esame si dica chiaramente che il comparto deve essere sviluppato attraverso un connubio intelligente e propositivo tra un quadro legislativo di riferimento ed una liberalizzazione dello stesso mercato da lasciare allo sviluppo ed all'intelligenza degli operatori.

Vedete, colleghi, quando ci riferiamo alla riforma dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, in realtà parliamo di graduale passaggio dal regime concessorio al regime autorizzativo, quindi di uno sviluppo anche di carattere procedurale che liberalizza il mercato, favorisce la crescita, introduce parametri intesi ad elevare *standard* di sicurezza, ma che, soprattutto, è coerente con uno dei provvedimenti più rilevanti, adottati da questo Governo e da questo Parlamento in ordine alla sicurezza stradale, che ci ha consentito di raggiungere l'importante obiettivo positivo di aver salvato tante vite.

Al di là di queste valutazioni, occorre sottolineare l'importanza anche degli aspetti più strettamente normativi e tecnici di questo provvedimento. In materia

di autotrasporto di merci, vi è il superamento delle tariffe obbligatorie « a forcella », delle quali si è parlato per tanti anni, ma che nessuno finora era riuscito ad affrontare; vi è la libera contrattazione dei prezzi e la forma scritta dei contratti di trasporto, che nella fase precedente, in cui si lasciava libertà ad usi e consuetudini, avevano causato tante difficoltà in sede interpretativa. Vi sono poi anche altri aspetti molto importanti, come quelli che concernono il riordino e la razionalizzazione dell'organizzazione e della funzionalità degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci. Si tratta quindi di un provvedimento che si ispira ad una liberalizzazione del mercato, all'aumento della competitività ed a controlli generali di qualità e di sicurezza. D'altronde, sappiamo tutti perfettamente che la libera concorrenza fa crescere il mercato, riesce a ridurre i prezzi ed, inoltre, se svolta in modo intelligente, riesce ad offrire al pubblico un servizio di qualità certamente migliore.

Vorrei concludere il mio intervento in fase di dichiarazione di voto, a nome del gruppo di Alleanza Nazionale, con alcune riflessioni di natura politica, in risposta ai colleghi che mi hanno preceduto. Siamo certamente d'accordo che si tratta solo di un primo passo, al quale dovranno seguirne altri. Tuttavia, collega Raffaldini, il fatto che oggi il Parlamento attribuisca una delega al Governo non è una libera scelta, che possiamo in maniera elastica valutare in un modo o nell'altro. Si tratta invece di una sorta di procedura normativamente stabilita, di una normale competenza che la Camera attribuisce a chi può, in base alla legge, svolgere delle valutazioni finali.

Credo dunque che una polemica tesa a personalizzarsi sul nome del ministro Lunnardi non abbia in questa sede nessuna ragione di esistere, così come non ha nessuna ragione di esistere la polemica, sia pure comprensibile, per tutto quello che è successo ultimamente sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria e l'anno scorso sul tratto autostradale tra Modena sud e Modena nord. In Commissione trasporti, in-

fatti, unanimemente abbiamo votato una risoluzione per chiedere che sia considerato un aspetto importante, che peraltro dovremo valutare nei decreti legislativi che il Governo dovrà adottare sulla base della delega conferita: la necessità di un coordinamento di tutte le strutture interessate dall'autotrasporto. Ritengo infatti che ciò sia assolutamente fondamentale per lo sviluppo non soltanto dell'autotrasporto di persone e di cose, bensì per lo sviluppo del trasporto inteso nel suo complesso.

Da ultimo, vorrei esprimere la seguente considerazione. Quando da sinistra si parla di progetto-programma, come affermato dal collega Di Gioia, credo ci si dimentichi di un aspetto fondamentale: oggi questo Governo ha dato una prima risposta importante in termini di sviluppo e chi, oggi, parla di programma, invece di partecipare, anche con l'espressione di un voto positivo, all'elaborazione di questo provvedimento, forse dimentica che ha avuto a disposizione cinque anni, ma anche tanti anni precedenti, per far sì che questo progetto-programma, che oggi si vuole realizzare, diventasse un progetto legislativo (aveva i mezzi ed i numeri per farlo). Forse, è mancata la volontà!

Oggi noi manifestiamo questa volontà in maniera chiara, con un provvedimento estremamente positivo, che dimostra come altri questa volontà non l'abbiano espressa ed abbiano perso un'ottima occasione per farsi anche carico di responsabilità importanti in questo senso, dimostrando che alle parole, purtroppo, nessuno, se non noi, è riuscito a far seguire i fatti.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Saluto gli studenti e gli insegnanti delle quarti classi del liceo Torelli di Fano, che assistono ai nostri lavori (*Applausi*).

Per consentire l'ulteriore decorso del termine di preavviso, sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 11,15 con immediate votazioni.

La seduta, sospesa alle 11,05, è ripresa alle 11,15.

**(Votazione finale ed approvazione
— A.C. 5197)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 5197, 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. 2557 — Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose) (Approvato dal Senato) (5197):

<i>(Presenti e votanti</i>	<i>396</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>199</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>219</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>177).</i>

Dichiaro pertanto così assorbite le proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341.

Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419, Antonio Leone ed altri n. 1-00422 e Cima ed altri n. 1-00423 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici (ore 11,18).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419, Antonio Leone ed altri n. 1-00422 e Cima ed altri n. 1-00423 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici *(vedi l'allegato A — Mozioni sezione 1)*.

Ricordo che nella seduta del 14 febbraio si è conclusa la discussione sulle linee generali delle mozioni all'ordine del giorno.

Avverto che è stata presentata la risoluzione Violante ed altri n. 6-00100 *(vedi allegato A — Risoluzione sezione 2)* e che

sono state ritirate dai rispettivi presentatori le mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Cima ed altri n. 1-00423.

(Intervento e parere del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio, onorevole Tortoli, che esprimerà altresì il parere sulla mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422 all'ordine del giorno e sulla risoluzione testé presentata.

ROBERTO TORTOLI, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Il Governo accetta sia la mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422 sia la risoluzione Violante n. 6-00100.

Con riferimento alla suddetta risoluzione, mi preme fare un cenno in ordine all'obiettivo del 80 per cento in essa evidenziato. Si tratta di un obiettivo al quale tiene anche il Governo; tuttavia, siccome la delibera CIPE stabilisce che si devono individuare le misure più efficaci al costo minore, non possiamo essere vincolati ad un limite stabilito.

Allo stato attuale, riusciremo probabilmente ad attestarci intorno al 50 per cento, mantenendo comunque l'obiettivo dell'80 per cento, che anche per noi — ripeto — è importante.

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

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

FRANCESCO STRADELLA. Signor Presidente, noi ci atterremo al parere espresso dal Governo. Comunque, riteniamo che la presentazione delle mozioni sia volta a dimostrare l'inefficacia del lavoro fin qui svolto dal Governo. Ricordo al riguardo che grazie ad una legge di questo Governo, la n. 120 del 1° giugno

2002, è stato ratificato il Protocollo di Kyoto. Inoltre, vorrei ricordare l'attenzione riservata dal Governo ad un problema così importante, agli aspetti più significativi dell'applicazione di tale Protocollo, all'attività svolta nei consessi internazionali per evitare una rottura tra i grandi paesi in via di sviluppo, quali Cina ed India, nonché con le nazioni che non hanno sottoscritto il documento, perché si potesse continuare a ricercare una soluzione comune alle indicazioni del Protocollo, senza provocare contrasti e al tempo stesso compromettere lo sviluppo economico dei vari paesi.

La presentazione delle mozioni in qualche modo vorrebbe dimostrare che l'attenzione del Governo su questo tema non è stata sufficiente. Al contrario, credo di poter dire che, fino ad ora, sia per i passi compiuti nella passata legislatura che, soprattutto, per quelli fatti dal Governo in carica in quella presente, l'attenzione sui dettami del Protocollo di Kyoto è stata altissima.

L'attività dell'Esecutivo è stata assolutamente positiva e, pertanto, in sede di votazione ci conformeremo al parere espresso dal sottosegretario Tortoli.

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

DOMENICO PAPPATERRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 16 febbraio 2005 è una data storica per tutto il nostro pianeta. Da oggi nel mondo — o meglio, nei 189 paesi che hanno sottoscritto il Protocollo di Kyoto — comincerà a migliorare la qualità dell'aria e, quindi, migliorerà complessivamente il clima del nostro pianeta, grazie al calo di emissioni di anidride carbonica che producono l'effetto serra e, di conseguenza, il riscaldamento della terra.

Dopo anni di negoziati e di conferenze internazionali alla fine è giunto il grande momento: l'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto, il patto più allargato e condiviso che sia stato sottoscritto dai paesi industrializzati al fine di tutelare la salute di

milioni di uomini e donne e salvaguardare la loro sopravvivenza.

Non si poteva tollerare oltre misura una situazione che aveva provocato danni all'ambiente e alla salute: scarsità di cibo, siccità, scioglimento dei ghiacciai, innalzamento dei mari, fino a fenomeni estremi quali uragani, alluvioni, maremoti, come quello che recentemente, nel giorno di santo Stefano del 2004, ha colpito il sud-est asiatico, provocando la morte di centinaia di migliaia di persone.

I gruppi parlamentari del centrosinistra hanno presentato per l'occasione una mozione sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici, che punta ad impegnare il Governo, da un lato, a sostenere le strategie dell'Unione europea, contenute nel suo programma e, dall'altro, ad attivare sul territorio italiano gli obblighi di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2012, rispetto ai limiti del 1990, contenendo l'aumento delle temperature entro un massimo di due gradi, indipendentemente dalle valutazioni di tipo economico e sociale.

Onorevoli colleghi, occorre essere tutti consapevoli che il Protocollo di Kyoto non rappresenta solo un elenco di principi di generiche affermazioni, ma contiene in sé impegni che vanno mantenuti e regole e procedure che vanno rispettate. Anche il suo orizzonte temporale è fissato al 2012 e per questa data vanno operate drastiche riduzioni di emissioni di gas nell'atmosfera, con l'ambizioso obiettivo di limitarle ulteriormente e, magari, — ma forse questo è un sogno — di azzerarle.

Non a caso, già si parla di negoziare l'accordo « Kyoto 2 ». Quale sarà l'atteggiamento del nostro paese? Ritengo che oggi il Parlamento si debba interrogare su questo. L'Italia si comporterà come stanno facendo nazioni virtuose quali la Francia, la Germania e la Gran Bretagna, o anche in questo caso, come è successo sul piano bellico, si appiattirà sulle posizioni di sviluppo incontrollato degli Stati Uniti? Questa preoccupazione è tutta in campo, non foss'altro perché l'Italia fino ad oggi ha disatteso tutti gli impegni assunti: si era impegnata a ridurre del 6,5 per cento le

emissioni e oggi, avendole aumentate nella stessa misura, si ritrova a doverle tagliare di circa il 13 per cento e non è un caso che al fine di superare l'esame dell'Unione europea si parli con insistenza del ricorso alla borsa delle emissioni, comprando quote di CO₂ da chi è stato più bravo ed ha accumulato crediti.

Lo *smog* nelle grandi città e nella pianura padana di questi giorni pone altresì il Governo nella necessità non di scaricare sui valorosi sindaci le responsabilità, ma di mettere in campo una politica seria nei confronti delle città e della mobilità. Oggi vi sarà un incontro importante tra il Governo e i sindaci. Ci auguriamo che il Governo rilanci gli impegni solenni spesso annunciati dal ministro dell'ambiente Matteoli, che ha proposto, nei mesi scorsi, di aumentare le risorse, al fine di riconvertire il traffico nelle nostre città, di riprendere politiche di pulizia dell'aria, di riconvertire l'apparato di trasporto pubblico e di avviare la sperimentazione. Siamo preoccupati dal fatto che forse prevarrà, al contrario, una politica energetica che rilancerà carbone e nucleare e una politica dei trasporti e della mobilità basata solo sulla realizzazione di grandi opere, di strade ed autostrade, come vuole il ministro Lunardi, anziché sulla promozione di soluzioni alternative e compatibili.

Invece di presentarsi con la ridicola dote di 100 milioni di euro alla riunione di oggi, il ministro Matteoli si batta nel Governo per modificare una politica tesa a regalare indiscriminatamente *decoder* e computer a tutti, senza limiti di reddito, o ad abbassare le tasse ai cittadini più ricchi! Si ritroverebbe ingenti risorse per il suo dicastero, da poter utilizzare per favorire l'acquisto di mezzi e di attrezzature necessari a contenere i livelli di inquinamento delle grandi aree urbane e dell'intera pianura padana!

Quando si afferma la necessità di modificare i nostri modelli di sviluppo, non vi è dubbio che ad essa va accompagnata anche la capacità di mettere in discussione i modelli di vita: consumare meno energia significa anche fare dolorose rinunce alle

nostre tante comodità. Se, al contrario, non si vuole rinunciare alle comodità, dobbiamo mettere tutti in conto che una migliore qualità dell'aria e, quindi, la tutela della nostra salute, implicano un risvolto spesso sottaciuto: ridurre le emissioni costa. Si tratta di un obiettivo educativo, che andrà sostenuto anche con veri piani di formazione ambientale, che coinvolgano in particolare le scuole e le giovani generazioni.

Oggi è un giorno di grandi festeggiamenti in larga parte del mondo. Ciò tuttavia non deve far sottovalutare le preoccupazioni che gravano sul Trattato e che sono state evidenziate nel recente vertice di Buenos Aires. Il dilemma che incombe è quello di capire cosa accadrà dopo il 2012, e in particolare se gli Stati Uniti continueranno a rimanere fuori dai vincoli del Protocollo, mentre i paesi in via di sviluppo, quali la Cina, l'India e il Brasile, pur partecipando ai meccanismi del Protocollo, non sono al momento obbligati al rispetto del Trattato.

Nei mesi scorsi il presidente della Russia Putin si è convinto a firmare il Protocollo, e gli va riconosciuto il merito di aver sbloccato il Trattato. Sarebbe il caso che il nostro Governo svolgesse una grande opera di persuasione e di convincimento nei confronti dell'amministrazione statunitense, anziché assecondare passivamente ogni sua scelta, come quella di spingere anche il nostro paese ad uscire nel 2012 dall'accordo.

Il Protocollo di Kyoto ha sancito un percorso obbligato per impedire l'autodistruzione del nostro pianeta. Si tratta, onorevoli colleghi, prima che di una scelta politica ed economica, di una scelta fondamentale di civiltà, ed anche su questo, oggi e negli anni a venire, si misurerà la differenza tra le politiche del centrodestra e quelle del centrosinistra.

Per tali ragioni, esprimeremo un convinto voto favorevole sulla risoluzione presentata dall'onorevole Violante (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-socialisti democratici italiani*).

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

LAURA CIMA. Signor Presidente, quella di oggi è in tutto il mondo una data salutare. In questo senso, mi piace riprendere la definizione dell'Organizzazione mondiale della sanità.

Ritengo sia una data storica in quanto dovrà necessariamente essere invertita quella tendenza che ha provocato i guasti di cui tutti siamo testimoni, con i cambiamenti climatici che hanno prodotto inondazioni, cambi di ecosistemi, siccità e morti; a tale proposito l'Organizzazione mondiale della sanità ha effettuato un elenco minuzioso di tutti i morti provocati dal caldo.

La responsabilità che abbiamo rispetto alle nuove generazioni ci fa essere oggi coscienti del fatto che abbiamo finalmente accettato una sfida difficilissima, tutta in salita, non sapendo se riusciremo a vincerla, ma nella consapevolezza che, quantomeno, ci siamo messi nelle condizioni per poterla iniziare a livello mondiale.

Ciò a dispetto di tutte le lobby degli scettici, quelle cosiddette del « rifiuto », finanziate soprattutto dalla Epson, ma, in genere, dalle grandi compagnie petrolifere, che sono quelle che, ad esempio, hanno fatto uscire dal Protocollo di Kyoto gli Stati Uniti di Bush nel 2001, cioè la nazione più inquinante (che produce la maggiore quantità di CO₂ e che, quindi, emette più gas serra), la quale ha cancellato la firma apposta sul Protocollo stesso dal precedente Presidente Clinton, a causa proprio della pressione di quelle lobby che adesso, come denunciano alcuni esponenti della *Royal Society* inglese, stanno approdando anche in Inghilterra e, quindi, in Europa.

È perciò fondamentale che comprendiamo fino in fondo l'importanza degli impegni che chiediamo al Governo, tanto più se riusciremo oggi ad avere un atteggiamento il più possibile unitario tra maggioranza ed opposizione per convincere il Ministero e il Governo nel suo complesso a liberarsi di qualsiasi scetticismo rispetto

al Protocollo di Kyoto, scetticismo purtroppo emerso in qualche momento attraverso dichiarazioni non sufficientemente meditate, forse immaginando che non si sarebbe mai raggiunta la percentuale di paesi inquinanti (il 55 per cento) che avrebbe permesso di far partire il Protocollo; oggi mi sembra che il Governo, attraverso il ministro, abbia le possibilità, dopo questo voto del Parlamento, di lavorare seriamente.

È pur vero che rischiamo una seconda bocciatura da parte dell'Unione europea rispetto al Piano nazionale delle emissioni italiane, che contiene troppo carbone. Mi auguro che tutto venga al più presto rimesso in quota e che la percentuale dell'80 per cento inserita nella nostra mozione, risalente quasi ad un anno fa, posta da noi chiaramente tra gli obblighi di riduzione dell'emissione dei gas serra entro il 2012, e riproposta in modo secco nella risoluzione Violante (che tutti ovviamente appoggiamo per offrire una grande immagine unitaria), rappresenti, come ha detto il sottosegretario Tortoli, una tendenza il più possibile perseguibile dal Governo: o si lavora in questa ottica, oppure, se ci si fermerà al 50 per cento — o addirittura non si riuscirà a raggiungere neanche questo — si finirebbe per invalidare la grande sfida cui facevo cenno precedentemente.

L'ultima cosa che vorrei dire, e che poi il collega Lion integrerà nel suo intervento, è che la responsabilità è di tutti: delle industrie, del Governo, degli enti locali, del singolo cittadino, che oggi ha modo, grazie al meccanismo messo in piedi dal Protocollo di Kyoto e grazie al lavoro delle associazioni come « Kyoto dal basso » e Legambiente, di calcolare esattamente quanta CO₂ manda nell'atmosfera con il suo comportamento individuale ogni giorno così come ogni singola industria.

Ricordiamoci che, se non rispetteremo i limiti, dovremo pagare da quattro a dieci miliardi di euro l'anno (facciamo dunque il calcolo di cosa significhi questo rispetto al nostro bilancio) e che dal 2008 cominceranno ad essere irrogate le multe per le industrie che non vorranno uniformarsi.

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

FULVIA BANDOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, onorevole sottosegretario, abbiamo letto ieri, sulla stampa italiana, che negli Stati Uniti d'America il protocollo di Kyoto viene chiamato, con un'espressione significativa e colorita, *dead man walking*, il condannato che si avvia a morte sicura: questa è l'opinione non soltanto di una parte dei giornali, ma anche dei gruppi dirigenti, delle imprese e di una parte importante del Governo degli Stati Uniti. Del resto, negli Stati Uniti, fioriscono studi che negano ciò che tutti gli scienziati del mondo, o per lo meno la grande maggioranza di essi, hanno acclarato in questi anni: il fatto che il surriscaldamento del pianeta è un fenomeno misurabile, reale e sicuramente connesso con i cambiamenti climatici.

Oggi non è un giorno qualsiasi ed io mi auguro che anche questo Parlamento non lo viva come un giorno qualsiasi: non stiamo prendendo un impegno di carta, ma — mi pare che l'abbia in qualche modo sottolineato anche il sottosegretario — concreti impegni che dovranno tradursi in concrete politiche.

Non è positivo che il più grande e potente paese del mondo, gli Stati Uniti d'America, abbia scelto di coprirsi gli occhi e di difendere soltanto i propri livelli di vita e di consumi. Credo che il segno di siffatta politica degli Stati Uniti trovi conferma nell'incomprensione — che si vede anche su altri terreni — di tutte le politiche che hanno come denominatore comune il concetto di interdipendenza. Non c'è niente di più distante, oggi, dalla politica del Governo americano delle politiche che hanno come base l'interdipendenza.

Riformare lo sviluppo è un'esigenza primaria: per l'equilibrio del pianeta; per sconfiggere la povertà; per dare risposta agli squilibri crescenti tra le varie aree del mondo (squilibri che anche i paesi ricchi dell'Europa hanno cominciato a riconoscere in modo nuovo nel vertice di Davos).

Da questo punto di vista, accettando pienamente il Protocollo di Kyoto, lavorando attivamente, in questi mesi, affinché anche la Russia lo firmasse e dando inizio ad una concreta politica di attuazione, l'Europa si è assunta un ruolo politico enorme. Oggi l'Europa fa da vero e proprio contrappeso, per quel che riguarda le politiche ambientali, alla scelta dell'America di restare ferma o quanto meno immobile. L'Europa può essere anche il soggetto politico forte che può spingere gli Stati Uniti a cambiare strada o, comunque, a riprendere una discussione. Ce lo auguriamo perché l'opinione del più grande paese del mondo non è ininfluente.

Molti Governi europei stanno prendendo decisioni importanti in materia di emissioni. Ad esempio, la Spagna ha recentemente approvato un piano triennale per la diminuzione delle emissioni in atmosfera. Ebbene, noi chiediamo a questo Governo di non tagliare fuori l'Italia da questo processo.

A tale proposito, ricordiamo le incertezze pesanti che avete avuto all'inizio e sottolineiamo la poca convinzione che accompagna, oggi, l'adozione del Protocollo di Kyoto. Speriamo che il vostro atteggiamento cambi. Noi lavoreremo affinché cambi e vi chiediamo — come hanno già fatto altri colleghi — di attivarvi in modo chiaro nei confronti degli Stati Uniti d'America affinché quel paese riapra la porta ad una discussione.

Voi avete, come Governo italiano — e ce lo dite spesso —, una corsia preferenziale con gli Stati Uniti sulle questioni di politica estera. Ebbene, usatela anche sulle questioni ambientali! Fate presente agli Stati Uniti che la strada che hanno imboccato è cieca e soprattutto li isola da tutti i paesi che, oggi, stanno introducendo innovazioni nelle politiche settoriali fondamentali per far sì che il Protocollo di Kyoto possa essere applicato!

La convinzione e la coerenza su Kyoto si vedono dalle politiche settoriali, perché tutti gli indicatori di cui parliamo oggi, come hanno detto già altri miei colleghi in quest'aula, si possono misurare e contare. Kyoto non è una sfida che può essere vinta

con politiche di basso profilo; soprattutto, il suo raggiungimento è sulle spalle di tutti i soggetti istituzionali nazionali, dei soggetti economici e politici.

La prima cosa che serve capire è, dunque, che Kyoto chiama in causa la politica economica di un paese nel suo insieme. Proviamo a dire qual è il primo punto, secondo noi, sul quale sarebbe utile avere una radicale trasformazione della politica. Mi riferisco, innanzitutto, ai trasporti. Abbiamo bisogno di portare dal 25 al 30 per cento dei nostri trasporti dalla gomma al ferro e al mare. Abbiamo bisogno di aumentare i trasporti in sede propria nelle aree urbane, di renderli competitivi con il trasporto privato, se non vogliamo continuare ad adottare misure poco efficaci come le targhe alterne o i blocchi del traffico, che sono utili per un giorno, ma che non risolvono il problema.

Non potete negare, come Governo, che invece l'Italia ha aumentato le emissioni proprio nei trasporti di quasi il 25 per cento. Cura del ferro, vie del mare, trasporti urbani. Le vostre priorità, invece, sono state — se andate a rivedere i vostri investimenti — il ponte sullo stretto di Messina, l'aumento delle autostrade e pochissimi investimenti sul ferro e sul mare nonché sulla ricerca e l'innovazione nei processi produttivi.

Vedete, colleghi, in questi giorni abbiamo salutato con positività il fatto che la FIAT abbia ripreso il suo posto nell'industria italiana dell'automobile. Ma quali sono concretamente le due strade che ha di fronte la FIAT? Prendere i soldi arrivati dalla *General Motors* e chiudere l'auto italiana (una sorta di «prendi i soldi e scappa»), oppure trovare un *partner* capace di colmare quel *gap* di ricerca e di innovazione che la FIAT ha accumulato in questi decenni sul fronte dei nuovi motori, delle nuove auto, dei nuovi tipi di carburante.

Non so dire se il Governo italiano debba intervenire direttamente nella crisi della FIAT. So però che questo Governo non ha una politica industriale seria e non ce l'ha soprattutto sul versante dell'innovazione. Anche il destino della FIAT e

dell'occupazione di molte migliaia di persone in questo settore, nel diretto e nell'indotto, discende molto più di quanto si pensi dalla modernizzazione ecologica dell'intero settore automobilistico. La qualità delle produzioni è un elemento della competitività e questo in Italia è ancora un paradigma molto sconosciuto.

Potrei continuare riferendomi alle energie rinnovabili, un settore sul quale abbiamo compiuto scelte di basso profilo. Siamo più arretrati della Germania sull'eolico e sul solare (sul solare anche rispetto alla Svizzera).

Per arrivare a risultati apprezzabili in tutti questi settori servono politiche ed indirizzi nazionali precisi in materia di trasporti, energia, riscaldamento, incentivi e disincentivi fiscali.

Servono coerenti piani regionali, perché Kyoto non sarà un obiettivo possibile solo attraverso le politiche nazionali, ma ci dovranno essere tante piccole Kyoto in ogni regione, in ogni provincia, in ogni comune, che dovranno fare la loro parte...

PRESIDENTE. Onorevole, la prego di concludere.

FULVIA BANDOLI. ...per arrivare a questo risultato.

Concludo, Presidente. Per questo noi vi chiediamo un confronto di merito sulle politiche, al quale finora vi siete sottratti.

L'ultima questione che vorrei affrontare è legata al fatto che in questi giorni, sui giornali, si è parlato molto dei costi di Kyoto: Kyoto costa troppo; Kyoto non si può applicare. Concludo con una domanda, rivolta anche al Governo: quanto costa la salute dei cittadini minacciata dai cambiamenti climatici? Quanto costano le città bloccate dal traffico? Quanto ci costa non intervenire sulle emissioni? Io chiedo che si cominci a fare questo calcolo. Oggi credo che potrebbe essere un bel giorno se, oltre ad adottare il Protocollo, noi aumentassimo la nostra consapevolezza sulle politiche settoriali che dobbiamo cominciare a realizzare nell'industria, nell'energia, nell'economia di questo paese (*Applausi dei deputati dei gruppi dei De-*

mocratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo).

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

GIOVANNI RUSSO SPENA. Signor Presidente, oggi è un giorno certamente importante sul piano simbolico. Chi ritiene, come noi, che l'ambientalismo non sia un orpello o un tecnicismo, ma un vero e proprio paradigma di identità dello sviluppo stesso e della sua qualità, allude ad una disposizione che vincola 40 Governi e che regola accordi internazionali per almeno altri 100 paesi.

Il Governo però sembra non aver compreso che il Protocollo di Kyoto non è una astrazione, un documento per anime belle, ma contiene vincoli, procedure, strumenti, fissa date e comportamenti precisi; e i paesi che più hanno inquinato devono iniziare a tagliare le emissioni. Non è affatto estremista, tra l'altro, il protocollo di Kyoto, come pensa il Presidente del Consiglio; anzi, bisogna subito mettere mano al Kyoto 2, mentre l'Europa deve sapere assumere un ruolo autonomo, senza subordinare se stessa al produttivismo scienziato e bellico degli Stati Uniti. Parliamo di enti pubblici, parliamo di imprese private, parliamo di settori trainanti, come quello energetico, come quello dei trasporti e quello agricolo. Mai come ora, infatti, la questione energetica ha rappresentato contemporaneamente la risposta ai bisogni primari degli esseri umani e dei viventi e l'oppressione di questi stessi bisogni. Non vi è nessuna attività che possa svolgersi, ovviamente, senza l'uso di una qualche energia, ma l'uso attuale, il suo approvvigionamento e la sua produzione sembrano sempre più condizionare la futura sopravvivenza del nostro pianeta. L'approvvigionamento delle fonti primarie, la loro trasformazione, l'uso che se ne fa alimentano guerre e mutamenti climatici, che sono causa di gravi dissesti ambientali.

La produzione di energia per mobilità, industria, usi civici provoca costi sanitari

sempre più insostenibili. In particolare, in una economia globalizzata, questo modello energetico, oltre ad essere insostenibile, è profondamente ingiusto, iniquo. Esso non può essere esteso a tutti, perché altrimenti andremmo rapidamente incontro all'esaurimento delle risorse, che non sono rinnovabili, ed al sovraccarico della biosfera al punto da non rendere più vivibile questo pianeta per le specie attualmente viventi.

È ormai inevitabile e vitale puntare sulle energie rinnovabili — sole, vento, maree e così via —, perché permettono l'uso di risorse reperibili *in loco* e favoriscono, quindi, lo sviluppo di progetti socio-economici autocentranti. Quindi, questo paradigma attiene anche alla qualità stessa dello sviluppo e alla sua democraticità.

Il Protocollo di Kyoto rappresenta un primo timido passo verso questa strada, ma il sabotaggio degli Stati Uniti e di altri paesi, come il Canada, lo hanno fino ad oggi vanificato.

Tutti sono concordi nel sostenere che entro il periodo 2006-2010 si sarà raggiunto il limite massimo per le prospezioni di giacimenti petroliferi; dopo quella data, pertanto, l'approvvigionamento sarà sempre più limitato, con costi sempre più elevati di estrazione.

Maggiori sono le risorse di gas, solo perché, fino a poco tempo fa, veniva scarsamente utilizzato; non a caso, anche in Italia si parla sempre più di nucleare e l'ENEL intende introdurre l'uso del carbone per 7000 megawatt di potenza. Se tale strategia venisse realizzata, ciò significherebbe far tornare indietro di almeno venti anni la questione ambientale nel nostro paese; la scelta dei bassi costi viene pagata con la salute delle lavoratrici, dei lavoratori, delle cittadine e dei cittadini.

La politica sbagliata e grave dell'attuale Governo ha puntato alla privatizzazione in modo selvaggio di un settore strategico per l'economia del nostro paese e per la sua politica industriale; ciò sta rendendo sempre più problematica la possibilità di avviare una politica di transizione seria verso un sistema energetico fondato prio-

ritariamente sul risparmio e sull'incremento massiccio delle energie da fonti rinnovabili. Settori industriali in crisi per la mancanza di una seria programmazione vedono il settore dell'energia come mera occasione di profitti, e infatti, per così dire, vi si sono buttati senza alcuno scrupolo.

Tutte le scelte energetiche andrebbero, invece, effettuate tenendo presente il riscaldamento globale provocato prevalentemente dai processi di combustione; le temperature medie in Europa — bene lo sappiamo — sono aumentate di circa un grado durante il secolo scorso, e la tendenza continua (anzi, è destinata ad aumentare). I paesi aderenti all'Unione europea, pur avendo il 5 per cento della popolazione mondiale, producono il 15 per cento dei gas ad effetto serra; gran parte delle responsabilità per il progressivo e continuo riscaldamento dell'intero pianeta è addebitato al modello energetico dominante. L'80 per cento delle emissioni di anidride carbonica, infatti, proviene dalla combustione del carbone, del petrolio e del metano; dunque, dalle industrie, dagli impianti di riscaldamento, dalle centrali termoelettriche e dagli scarichi delle automobili. E constatiamo in questi giorni come sia drammatica la situazione, che non può essere certo risolta con provvedimenti tampone o con politiche che non risolvono strategicamente alcun problema. Neppure è possibile tacere il contributo dei fertilizzanti azotati usati in agricoltura, i quali sono responsabili di una buona parte delle emissioni di ossido di azoto; dobbiamo, invece — ed è l'aspetto cruciale —, far leva sulla ricerca e sullo sviluppo di un sistema energetico che punti sull'uso razionale dell'energia per realizzare un forte risparmio a parità di servizi forniti.

Peraltro, la collocazione del nostro paese nel Mediterraneo ci pone in modo privilegiato verso la produzione di energia da fonti rinnovabili; infatti, in tal caso, oltre che, per così dire, risparmiare sulla bolletta petrolifera, potremmo, nell'area del Mediterraneo, divenire esportatori, verso altri paesi che si affacciano sullo stesso bacino, di tecnologie innovative.

Insomma, risanamento ambientale, risparmio delle risorse, sviluppo autocentrato sono, per così dire, una triade, tre perni sui quali ricostruire l'idea e la concezione di una società il cui sviluppo sia sostenibile. Ciò, peraltro, attiene anche alla salvaguardia dei livelli occupazionali; il solo settore fotovoltaico, in Europa, sta garantendo — lo sappiamo — 86 mila posti di lavoro.

Rifondazione comunista, quindi, pone l'obiettivo dell'intreccio tra salvaguardia occupazionale, risanamento ambientale, miglioramento della qualità del servizio fornito all'utenza; ciò, con una riduzione consistente delle fonti fossili utilizzate, con la programmazione basata su criteri generali che abbiano come orizzonte l'andare oltre il Protocollo di Kyoto e con un'ulteriore riduzione dei gas serra. Si deve puntare al raddoppio degli incrementi di energia rinnovabile per ogni anno, escludendo i cosiddetti assimilati — ovvero, prevalentemente, l'incenerimento dei rifiuti —; si deve, altresì, varare un piano di risparmio energetico articolato per settori economici ed infrastrutturali. Per il periodo transitorio, le centrali esistenti andrebbero riconvertite a combustibili meno inquinanti come il metano; tra l'altro, combustibili anche più efficienti.

Il Governo, invece, come è evidente, procede in tutt'altra direzione; solo pochi giorni fa, in Parlamento, il ministro Siniscalco ha tranquillamente affermato che l'Italia non raggiungerà gli obiettivi previsti dal Protocollo di Kyoto.

Non solo: il ministro Siniscalco riduce il Protocollo di Kyoto, sminuendolo, ad un semplice processo, che deve sottostare alle leggi di mercato e dello spreco di risorse, a garanzia di uno sviluppo al quale non interessa nulla né della qualità della vita degli uomini e delle donne del nostro pianeta, né tantomeno della loro salute e della qualità dello sviluppo stesso. Vorrei ribadire, invece, che è necessario puntare al paradigma dello sviluppo autocentrato, come ho sostenuto all'inizio del mio intervento.

Il Governo ha annunciato che l'Italia emetterà oltre 570 milioni di tonnellate di

gas serra, mentre l'accordo internazionale stabilisce che il nostro paese ne debba emettere circa 470 milioni. Per questi motivi, abbiamo presentato, come Unione, una risoluzione unitaria, che afferma la necessità ineludibile di procedere ad una riconversione ecologica dell'economia.

Si tratta di una scelta che riteniamo importante e centrale, anche nell'ambito dell'orizzonte di un'alternativa di governo e di programma, poiché attiene ad un tema che riteniamo rilevante e strategico nel condurre la nostra opposizione alle politiche economiche e strutturali del Governo delle destre (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Lion. Onorevole Lion, le ricordo che la sua componente politica ha esaurito il tempo a sua disposizione, poiché è già intervenuta l'onorevole Cima, e pertanto le concedo solo qualche minuto. Ha facoltà di parlare, onorevole Lion.

MARCO LION. Signor Presidente, le assicuro che sarò breve. Desidero intervenire sulla questione in discussione facendo specificatamente riferimento ad un obiettivo posto al nostro paese, richiamato anche nella mozione di cui sono firmatario, vale a dire ridurre di almeno l'80 per cento l'emissione dei gas serra alteranti, senza ricorrere, tuttavia, all'acquisto di quote sul mercato internazionale (i cosiddetti meccanismi flessibili).

Si tratta di un dato che ritengo politicamente importante, poiché, oltre a concernere una strategia economica, le prospettive di politica energetica e la qualità stessa del nostro sviluppo, ci pone di fronte anche ad una scelta morale ed etica. Non si tratta, infatti, di obiettivi che è possibile raggiungere attraverso l'acquisto di quote di emissione sul mercato internazionale; ritengo necessario, invece, che il nostro paese ricerchi la soluzione al proprio interno, attraverso meccanismi legati alla politica energetica, come, ad esempio, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. Credo, allora, che oggi il nostro

paese dovrebbe coerentemente lavorare per rivedere il piano nazionale di riduzione ed il piano nazionale di assegnazione delle quote di emissione.

Il dibattito odierno sulla politica perseguita fino ad oggi è importante ed interessante, e si registra, sostanzialmente, l'unanime volontà di raggiungere gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto. Al fine di invertire la rotta in tale ambito, tuttavia, ritengo necessario rivedere coerentemente tutte le politiche condotte in questi anni sia dal Governo in carica, sia in parte — e lo affermo a nome dei Verdi — anche dai Governi precedenti.

Sappiamo, infatti, che è tecnicamente possibile, anche sotto il profilo della sostenibilità economica, raggiungere l'obiettivo, che riteniamo minimo, della riduzione dell'80 per cento delle emissioni dei gas serra alteranti nel nostro paese. Si tratta di agire, come abbiamo sempre affermato, sulla produzione dell'energia elettrica, sul sistema dei trasporti e sui consumi domestici. Ritengo indubbiamente necessaria la volontà della maggioranza e del Parlamento per perseguire tali obiettivi, poiché, senza di essa, in Italia il Protocollo di Kyoto rimarrebbe oggettivamente lettera morta.

D'altronde, se pensiamo a quanto sta accadendo proprio in ordine alla produzione di energia elettrica in Italia, nonché a quelle strategie di sviluppo che, come al solito, sono più orientate all'uso di combustibili come il carbone o il petrolio, ci rendiamo conto dei motivi per cui, come hanno già affermato altri colleghi, il nostro paese si dirige nella direzione esattamente opposta rispetto agli obiettivi prefissati (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Unione*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Mereu. Ne ha facoltà.

ANTONIO MEREU. Signor Presidente, il Protocollo di Kyoto rappresenta un accordo internazionale firmato da oltre 160 paesi nel 1997, che pone come obiettivo un forte impegno delle nazioni indu-

rializzate a diminuire le emissioni industriali di sei tipi di gas responsabili dell'aumento dell'effetto serra. Tali gas sono: l'anidride carbonica, il metano, l'ossido di azoto, l'esacloruro di zolfo, gli idrofluorcarburi e i perfluorcarburi. Secondo l'articolo 25 del Protocollo, l'entrata in vigore dello stesso è stabilita alla scadenza dei novanta giorni dalla ratifica da parte di almeno cinquantacinque paesi firmatari, ai quali corrisponda almeno il 55 per cento delle emissioni, calcolate al 1990. Poiché la Russia ha depositato la sua, determinante, ratifica il 18 novembre 2004, il termine dei novanta giorni fa sì che l'entrata in vigore del protocollo cada appunto oggi, 16 febbraio.

Oggi, dunque, è una data molto importante per tutti noi. Da una parte, si avvia alla conclusione un lungo e complesso percorso a livello mondiale, iniziato dai 160 paesi che hanno deciso di avviare un piano di azioni comune per contrastare fenomeni potenzialmente catastrofici, dovuti alla crescente temperatura del pianeta. Dall'altra parte, da oggi in poi, il mondo intero dovrà adottare leggi e normative per rendere sostenibile il proprio futuro. Quella di oggi è, dunque, una data importante, in quanto rappresenta il punto di partenza per risolvere il preoccupante problema dei cambiamenti climatici e del riscaldamento del pianeta. Proteggere l'ambiente diventa obiettivo concreto. Certo, la sfida del cambiamento climatico può sembrare enorme, ma dobbiamo comunque accettarla ed impegnarci a vincerla. Per questo, occorre una svolta politica, sociale e culturale globale.

Firmato dall'Italia nel 1998, il Protocollo impegna, entro il 2012, le nazioni firmatarie a ridurre complessivamente del 5,2 per cento le principali emissioni di gas capaci di provocare l'effetto serra. Con l'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto l'anidride carbonica, o meglio la sua riduzione, avrà anche un valore monetario: i paesi e le industrie, attraverso il meccanismo previsto dal Protocollo di Kyoto, dovranno considerare l'inquinamento tra i costi e il disinquinamento tra i benefici. Ricordiamo che l'Italia ha provveduto alla

ratifica del Protocollo con la legge n. 120 del 1° giugno 2002, con la quale è riconfermato l'impegno assunto in sede comunitaria a ridurre le emissioni del 6,5 per cento rispetto ai livelli del 1990 nel periodo 2008-2012. Nell'ottobre 2003, l'Unione europea ha adottato la direttiva 2003/87/CE, ovvero una normativa che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissione di gas ad effetto serra nei paesi dell'Unione stessa. Tale meccanismo assicurerà che le emissioni di anidride carbonica e di altri gas inquinanti prodotti dai settori energetico ed industriale siano ridotte con il minor costo possibile. Tale direttiva è stata, tra l'altro, recepita dall'Italia con la legge n. 316 del 2004.

Per tenere fede all'impegno richiesto con l'adesione al Protocollo di Kyoto, il Ministero dell'ambiente ha presentato alle autorità comunitarie un piano che individua le linee guida su politiche e misure per la riduzione dei gas ad effetto serra in Italia. Con tale strumento, il Governo intende pianificare il percorso che consentirà all'Italia di rispettare entro il 2012 gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra rispetto al 1990, secondo, quindi, il *target* stabilito dal Protocollo stesso. Gli interventi individuati dal ministero riguardano i trasporti, considerati a tutt'oggi responsabili per circa il 30 per cento delle emissioni, la promozione delle fonti di energia alternative e la microgenerazione quale produzione di energia a basso impatto ambientale, l'efficienza ed il risparmio energetico e, ancora, l'aumento e la migliore gestione delle aree forestali e boschive per l'assorbimento del carbonio.

Da quanto esposto, si evince che questo Governo sta rispettando i patti; non solo: sta facendo ancora di più, come precisato, tra l'altro, dal ministro Siniscalco durante l'audizione presso la Commissione ambiente del 10 febbraio scorso.

Voglio, quindi, ricordare gli investimenti in corso di realizzazione a valere sulle risorse comunitarie nazionali per lo sviluppo, che nel sud sono pari a 7,8 miliardi di euro dei fondi regionali del

quadro comunitario di sostegno 2000-2006, e gli 11,7 miliardi di euro per l'intero territorio nazionale degli accordi di programma quadro tra Governo e regioni.

Tali fondi sono destinati ad interventi per risorse idriche, depurazione delle acque reflue, ciclo integrato dei rifiuti, difesa del suolo, efficienza energetica e fonti di energia rinnovabili, sistema di monitoraggio ambientale, conservazione e valorizzazione delle aree ad elevata naturalità e delle aree naturali protette.

Nel settore energetico il Ministero delle attività produttive ha intrapreso misure che favoriscono l'aumento della capacità di importazione di energia elettrica, nonché l'utilizzo di cicli combinati a gas. Il decreto-legge n. 387 del 29 dicembre 2003 ha stabilito un aumento della quota minima di energia elettrica da fonti rinnovabili.

A livello internazionale, nell'ambito dei cosiddetti meccanismi flessibili, sono in corso di attuazione progetti di cooperazione nel settore energetico, industriale e forestale in Cina, Serbia, Egitto, Tunisia, Marocco, Argentina, Brasile e Nigeria. Certo, resta molto da fare, ma ciò non significa che non si stia facendo niente. La mia esperienza personale mi fa dire che chi vuole tutto, in genere, non vuole niente, perché il « tutto e bene » non è possibile e chi lavora lo sa.

Per concludere, con il voto del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro intendiamo sostenere la mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422, sottoscritta anche dal nostro gruppo, con la quale desideriamo impegnare il Governo, oltre a quanto ivi contenuto, a che nella seconda fase di Kyoto il coinvolgimento di tutti i paesi del mondo, sia quelli in via di sviluppo sia i più industrializzati o quelli le cui economie conoscono uno sviluppo molto rapido, converga in un impegno di governo globale, per ripristinare l'equilibrio del sistema climatico mondiale (*Applausi dei deputati dei gruppi dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana*).

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, non è solo per rendere più solenne questa giornata (ringraziamo la Presidenza della Camera per aver accettato di prevedere lo svolgimento di questo dibattito proprio nel giorno in cui entra in vigore il Protocollo di Kyoto) che abbiamo chiesto di svolgere questa discussione.

Dico da subito che siamo contenti che si possa arrivare, alla fine, pur nella diversità di giudizio emersa in precedenza anche nell'intervento del collega Mereu in ordine a quanto sta facendo il Governo, ad un voto che, seppure in modo differenziato, ci vede d'accordo sulla strada da seguire.

Teniamo molto a ciò, non tanto perché siamo appassionati agli scenari più o meno catastrofici sul futuro. Sappiamo tutti che quello dei mutamenti climatici è un rischio importante e nessuno significativamente lo nega. La stessa amministrazione americana — che pure si è tirata fuori dal Protocollo di Kyoto — ieri, attraverso il portavoce Condoleeza Rice, si è affrettata a dire che gli Stati Uniti stanno facendo molto e, anzi, faranno quanto i paesi europei in questa direzione.

Riteniamo per molti motivi che questo sia un tema essenziale per il nostro futuro. Tutti noi dovremmo essere attenti alle buone politiche. Sicuramente, fra trent'anni (quando spero tutti saremo in grado di tracciare questo bilancio), pochi ci chiederanno cosa abbiamo deciso in ordine alla legge delega al Governo sull'autotrasporto o sulla mozione di sfiducia al ministro Lunardi, anche se ovviamente l'accoglimento della mozione renderebbe più interessante la giornata politica e parlamentare.

Invece, probabilmente, ci si chiederà cosa abbiamo fatto quando avevamo la responsabilità di Governo e la responsabilità parlamentare per affrontare uno dei grandi temi che l'umanità aveva davanti e che vedremo sempre con più evidenza porsi come un tema dirimente per il

futuro. Questo è il nodo principale: la questione dei mutamenti climatici, che sembra un ragionamento astratto e che può essere oggetto di film catastrofici o di scenari ansiogeni, in realtà, influenzerà molte delle nostre politiche. La politica della pace e della guerra passerà attraverso tale questione. Già oggi sappiamo che dietro la guerra in Iraq c'era molto più probabilmente il petrolio piuttosto che le armi di distruzione di massa, la lotta al terrorismo o la possibilità di far votare gli iracheni, cosa che ovviamente ci fa piacere sia accaduta.

Anche altre questioni saranno trainate dai mutamenti climatici. Ci sarà un problema di carenza d'acqua che produrrà conflitti in alcune aree del mondo. Ci sarà un problema che riguarderà l'agricoltura e la sanità. Un innalzamento della temperatura può produrre nel nostro paese conseguenze serie da questo punto di vista, come l'arrivo di nuove malattie e la diminuzione del benessere di tante parti dell'Italia.

Al tempo stesso, parlare delle politiche di Kyoto può mettere in ballo un vero scatto che va proprio nella direzione di dare al nostro paese slancio, competitività e spinta per il futuro.

Noi non riteniamo — lo diciamo con chiarezza — che il Governo abbia ben operato in questo campo. Lo ricordava prima anche il collega Lion: non è che il Governo dell'Ulivo fosse esente da pecche, ma è chiaro che l'Italia che si affaccia nella giornata dell'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto è un paese che non ha fatto la sua parte. Noi dovremmo ridurre del 6,5 per cento le emissioni di CO₂ entro il 2012, invece, le abbiamo aumentate di oltre il 10 per cento. Questo aumento di oltre il 10 per cento pone al paese un obiettivo molto ambizioso, e non solo perché abbiamo fino all'ultimo momento scommesso che il protocollo non entrasse in vigore.

Voglio ricordare che in questo momento ci sono quattro paesi europei rispetto ai quali l'Unione europea non ha accolto il piano per lo scambio di emissioni. Questi quattro paesi sono, oltre

all'Italia, la Polonia, la Repubblica Ceca e la Grecia, non una pattuglia di punta dell'Unione europea.

Il nostro paese è stato l'ultimo fra i grandi paesi (addirittura il 31 dicembre) a recepire il piano per lo scambio di emissioni. Quindi, abbiamo accumulato un forte ritardo che rischia di essere impegnativo sul terreno delle politiche e oneroso sul piano della spesa e, soprattutto, rischia di farci perdere una straordinaria opportunità, ossia quella di collegare alla soluzione delle questioni di Kyoto alcune grandi scelte che abbiamo davanti. Una di queste scelte si chiama Europa. L'Europa, per quanto riguarda il Protocollo di Kyoto, si è mossa bene. Sappiamo tutti che il Protocollo di Kyoto è solo un passaggio iniziale e che bisognerà prendere altri provvedimenti. Sarà necessario coinvolgere non solo gli Stati Uniti, quindi mi associo alla richiesta della collega Bandoli, che non deve apparire maliziosa. Se è vero che il nostro Governo e il nostro Presidente del Consiglio hanno così buoni rapporti con l'amministrazione Bush, la spinga ad entrare in campo e ad accettare che su alcune grandi questioni si decida assieme, perché non c'è la possibilità di avere un futuro sicuro per tutti se non c'è speranza, rispetto dei diritti e dignità per tutti. Ebbene, l'Europa ha svolto un ruolo di primo piano e questa è una grande sfida europea. I paesi che l'affronteranno si candidano anche ad avere un ruolo di guida in questa sfida.

Inoltre, c'è un altro problema altrettanto importante. Spesso si parla del Protocollo di Kyoto in termini di spese e di investimenti in maniera astratta, quasi che ciò che siamo chiamati a fare per rispettare il Protocollo di Kyoto fosse cosa diversa da quello che dovremo in ogni caso fare. Voglio citare qui soltanto due settori, per essere chiari: uno è stato già citato da altri colleghi, ossia la politica dei trasporti, di cui discuteremo anche nel pomeriggio. Tuttavia, voglio concentrarmi — lo dico al sottosegretario Tortoli — sulla riunione che si terrà oggi al Ministero

dell'ambiente e della tutela del territorio fra il ministro Lunardi, il ministro Matteoli e i sindaci delle grandi città.

La finanziaria negli ultimi anni ha azzerato i fondi per il trasporto pubblico. Le nostre città sono sottoposte alla pressione di agenti inquinanti molto pericolosi. Il più pericoloso probabilmente è quello delle polveri sottili.

Sappiamo tutti che non si può uscire da tale pressione solo con provvedimenti di emergenza, pure indispensabili per salvaguardare la salute dei cittadini, soprattutto delle categorie più deboli come bambini ed anziani, ma che bisogna cambiare le politiche. Il cambiamento delle politiche implica un forte potenziamento del trasporto pubblico, un ricambio degli autobus, mezzi più puliti, una riduzione dei mezzi privati nelle città. Tali misure non salvano solo i nostri polmoni, non rendono solo più sicura la nostra vita, non ridanno solo qualità alle nostre città, ma sono molto importanti anche al fine del raggiungimento degli obiettivi di Kyoto. Infatti, il settore dei trasporti ha aumentato di oltre il 25 per cento le proprie emissioni dal 1990. Alcune delle misure che bisogna adottare per salvare le nostre città dall'inquinamento sono esattamente le stesse che servono a rispettare il Protocollo di Kyoto.

Lo stesso ragionamento vale per molti settori, e non alludo solo al risparmio energetico ed alle fonti rinnovabili, su cui molto è stato detto e sappiamo che molto c'è da fare.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI (ore 12,18)**

ERMETE REALACCI. Cito sempre un dato che a me sembra francamente provocatorio per il nostro paese: in Italia vi sono 400 mila metri quadrati di pannelli solari termici mentre in Austria ve ne sono 2 milioni 300 mila. Mi sembra che ciò non sia nell'ordine naturale delle cose e non faccia onore all'Italia. È un dato che dobbiamo cambiare in questo come in altri settori, inclusi quelli dell'energia eo-

lica e dei tanti campi di ricerca in cui chi arriverà prima si candiderà a svolgere un ruolo positivo nel mondo.

Si tratta di un terreno importantissimo per il futuro: non è un caso che la Commissione ambiente, nei giorni scorsi, abbia deciso di ascoltare il ministro Sini-scalco. Abbiamo perso molti treni in questi anni: molti provvedimenti che hanno interessato l'economia italiana sono stati del tutto privi di misure che favorivano l'innovazione tecnologica, la ricerca scientifica, la qualità e la competitività della nostra economia. Ciò è accaduto, ad esempio, con la cosiddetta Tremonti-*bis*, costata circa 6 miliardi di euro, e che ha dato la stessa quantità di denaro ai notai che si rifacevano i salotti ed a chi investiva in innovazione e ricerca.

Vi è, ad esempio, la proposta avanzata per la Confindustria da Pasquale Pistorio di finanziamento dell'innovazione e della ricerca che, a nostro avviso, è un'ottima proposta. Si sta discutendo — e spero che prima o poi veda la luce — di un faticoso provvedimento sulla competitività del sistema italiano che, a nostro avviso, sarebbe un elemento essenziale in tale direzione. Non a caso, nella discussione sul recepimento del piano per lo scambio di quote di emissioni abbiamo chiesto — e tale richiesta è stata accolta dal Parlamento — che nel documento di programmazione economica e finanziaria, a partire da quest'anno, sia inserita una valutazione di quanto si è fatto per rispettare gli impegni presi in sede di accordi di Kyoto e di quanto è necessario fare. Ciò dipende in larga parte dalle scelte economiche.

Con astensioni incrociate oggi voteremo la mozione e la risoluzione presentate: se la convinzione che negli interventi è stata dichiarata da tanti esponenti della maggioranza sarà seria lo vedremo già dal provvedimento sulla competitività. Si tratta non solo di tener fede agli impegni presi, non solo di contribuire a rendere più sicuro e gradevole il nostro futuro, ma anche di ridare al nostro paese competitività, qualità, orgoglio, capacità di avere un'economia all'altezza delle sfide del futuro. Anche questo è Kyoto ed anche per

questo ci auguriamo che oggi sia una giornata di cambiamento di rotta (*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 Calzolaio. Ne ha facoltà.

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, questa mattina, alle 6 ora italiana, è entrata in vigore una norma globale, che vincola tutti i cittadini e le cittadine del pianeta ad una responsabilità comune, ad un obiettivo concreto, scadenziato, quantificato, di riduzione delle emissioni che scaldano ed inquinano l'atmosfera.

Come sapete, in qualche parte d'Italia sta nevicando ed in altri emisferi la stagione è esattamente opposta a quella europea. Sappiamo che sul clima vi sono cicli millenari e sarebbe sciocco pensare che davvero il clima cambi ogni giorno. Le dinamiche meteorologiche e la biodiversità climatica sono eventi di lunghissimo periodo nella storia della presenza dei viventi sul pianeta.

Tuttavia, tre studi di scienziati dell'ONU hanno documentato in modo rigoroso che alcune attività dell'uomo, messe in campo soprattutto nell'ultimo secolo e mezzo, stanno scaldando l'atmosfera. L'emissione di determinati gas serra provoca un effetto di riscaldamento, nonché grandi rischi di modifiche strutturali alla temperatura del mare e a quella dei ghiacciai, così come agli ecosistemi ed anche alla sopravvivenza, nel medio-lungo periodo, dell'uomo sul pianeta. Sulla base di tali studi, è stata firmata, a Rio de Janeiro, una Convenzione. Successivamente, è stato firmato un vero e proprio Accordo, che vincola 40 Governi a realizzare un primo, parziale, obiettivo di riduzione di quelle emissioni e vincola 141 Governi — in realtà sono di più, perché alcune ratifiche non sono state ancora notificate al Segretariato della Convenzione — a procedure, strumenti, meccanismi, che impediscano l'ulteriore riscaldamento dell'atmosfera.

È importante che il Parlamento italiano celebri questo avvenimento, questa norma globale, che è davvero storica. Mi fa piacere inoltre che oggi, forse, tale occasione solenne non veda una contrapposizione dell'Assemblea. Immagino che i cittadini si domandino come si possa negoziare una questione come il clima e probabilmente non percepirebbero neanche le differenze tra le forze politiche su questa materia. Se ci sono attività umane che inquinano, turbano, scaldano, è meglio saperlo, per controllarle e limitarle. Se gli scienziati dicono che alcune attività producono danni irreparabili alla qualità della vita, è meglio fare di tutto per evitarle. Non si capisce, probabilmente, a cosa servirebbe il negoziato o, perlomeno, cosa sia negoziabile di questa esigenza. Ebbene, gli scienziati hanno detto e ripetuto che alcune attività producono danni all'ambiente e i rappresentanti dei Governi sembravano aver capito e deciso. Cominciavano innanzitutto coloro che più avevano inquinato nel secolo appena trascorso, firmando appunto la Convenzione sul clima ed il Protocollo di Kyoto. Ma questo deve diventare ora un dovere di tutti, anche per i paesi in via di sviluppo, con specifiche e differenziate responsabilità: attraverso regole multilaterali e patti bilaterali, che è il tema appunto del dopo Kyoto.

Presentando la mozione del centrosinistra, abbiamo voluto proporre una strategia e sfidare l'attuale maggioranza ad essere all'altezza del ruolo, che l'Europa in questo decennio si è assegnata, per ridurre davvero i rischi dei cambiamenti climatici. La nostra era — e resta, nella risoluzione depositata questa mattina — una mozione (ora una risoluzione) europea. Credo che quel taglio europeo abbia segnato il dibattito, che è stato positivo e civile, sia lunedì in sede di discussione sulle linee generali, sia questa mattina, e che abbia tracciato la via allo stesso testo predisposto utilmente dall'onorevole Antonio Leone, ed oggi sottoscritto da vari esponenti della maggioranza, che andava appunto nel senso di accettare questa sfida.

Noi ovviamente abbiamo avvertito le politiche del Governo Berlusconi — le

politiche promosse e più spesso non promosse (o comunque non svolte) — in materia di cambiamenti climatici: l'atteggiamento internazionale subalterno ed arretrato; l'attuazione nazionale del Protocollo, che ci porta oggi a non essere nemmeno certi della riduzione (sulla quale, peraltro, ci siamo impegnati con un vincolo europeo ed in sede ONU), delle emissioni che sono aumentate grandemente; la resistenza, all'interno del contesto europeo, rispetto alle politiche della Germania, dell'Inghilterra e della Francia, che puntavano, come scrive oggi il quotidiano *Le Monde*, ad andare oltre, accentuando la strada avviata con il Protocollo di Kyoto.

Ribadiamo oggi che il Governo Berlusconi ha commesso un errore in questi tre anni e mezzo, che mette in difficoltà (anziché tutelarla) l'economia italiana. Al riguardo, vorrei fare soltanto due esempi.

Martedì prossimo, il 24 febbraio, finalmente, con un grave ritardo, verrà consegnato il Piano nazionale delle emissioni a Bruxelles. Il problema è che la Commissione ha tre mesi di tempo per effettuare le opportune verifiche. Il 1° marzo, per le oltre diecimila imprese europee (le centrali, i cementifici) entrerà in vigore una borsa europea dei fumi che le vincolerà ad un tetto di emissioni, mentre le imprese italiane saranno ancora sottoposte ad una incerta verifica da parte della Commissione europea. Le imprese italiane sono messe nella condizione di non competere sotto il profilo della sfida dell'efficienza e della qualità ambientale.

Per quanto riguarda il Piano generale dei trasporti, è stato accantonato un piano approvato nella scorsa legislatura che garantisce, attraverso le misure adottate nel campo del trasporto intermodale, su rotaia, nel campo decisivo della mobilità sostenibile nei comuni, dei piani urbani per la mobilità sostenibile, il raggiungimento degli obiettivi di riduzione stabiliti a Kyoto. Tale piano è stato accantonato ed apertamente contrastato con l'adozione di scelte diverse nella legge obiettivo ed oggi

l'Italia paga il prezzo di un aumento straordinario delle emissioni, in particolare nel campo dei trasporti.

Ancora una volta, la nostra rete infrastrutturale e la qualità della convivenza civile urbana nel nostro paese mancheranno la sfida della qualità ambientale e sociale che l'Europa, invece, ha ampiamente scelto di lanciare, come dimostrano tutti i dati relativi all'enorme aumento delle fonti rinnovabili in molti altri paesi europei. La critica che oggi vogliamo ribadire, senza tornare a dibattere su tutto il pacchetto delle proposte dell'opposizione in termini di contrasto che abbiamo manifestato durante questi tre anni e mezzo nei confronti del vostro operato, cattivo o mancato, è che non avete una strategia. Noi, invece, con le mozioni prima e la risoluzione adesso, predisposta unitariamente da tutte le opposizioni, abbiamo una strategia europea che considera il protocollo di Kyoto come il primo parziale passo e che ci chiede di proseguire su quella strada con maggiore determinazione per raggiungere gli obiettivi che il mondo scientifico, il mondo dei ricercatori (tanti sono gli studi che sono stati compiuti in diversi paesi e gli studiosi che sono stati chiamati dall'ONU per ottemperare a tale incarico) ci hanno indicato: si tratta di impedire (lo abbiamo scritto nelle mozioni) che l'atmosfera si scaldi oltre quei due gradi centigradi considerati come il limite massimo per evitare di mettere a repentaglio la sopravvivenza di tante isole, ma anche della laguna di Venezia, di tanti ghiacciai, con conseguenze molto gravi per la temperatura dei mari, la disponibilità di acqua, sotto la minaccia della desertificazione, nonché le condizioni minime di sopravvivenza degli ecosistemi.

Nella stessa mozione è previsto il raggiungimento di un obiettivo quantificato, poiché si prevede l'obbligo di una riduzione media del 30 per cento nel 2020 e del 60 per cento nel 2050 delle emissioni di gas (l'Europa si deve presentare con tali obiettivi al negoziato avviato a Buenos Aires). Accanto a questo obiettivo, quantificato e scadenziato, abbiamo voluto segnalare l'importanza dell'efficienza ener-

getica, cui dobbiamo credere, e la necessità di adottare misure interne e internazionali.

Questa mattina si è molto discusso su uno dei punti della nostre mozioni; mi riferisco alla necessità di attuare sul territorio italiano almeno il 50 per cento degli obblighi di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2012, anche se sarebbe necessario pervenire all'80 per cento. Parliamo di percentuali, ma puntiamo a rispettare l'impegno di Kyoto (l'obiettivo dell'Italia era una riduzione delle emissioni del 6,5 per cento entro il 2012, mentre oggi tale cifra si è portata a meno il 15 per cento, considerato il ritardo nelle politiche messe in atto dal Governo).

Tale obiettivo è il tetto massimo da raggiungere e per rispettare il quale il protocollo di Kyoto prevede l'attuazione di misure nazionali e di cooperazione internazionale. Noi diciamo che sono possibili quei meccanismi flessibili e quelle misure di cooperazione internazionale, ma senza dimenticare la necessità di riconvertire il nostro apparato energetico, infrastrutturale, industriale e mi riferisco a quelle politiche che hanno portato a così tante e pericolose emissioni.

In tal senso, il centrosinistra, attraverso la risoluzione presentata, si offre all'opinione pubblica del paese con un organico programma di politica energetica, industriale, infrastrutturale prima ancora che ambientale. Il nostro è un programma di governo e ci spiace che oggi non sia presente il Presidente del Consiglio o il Vicepresidente del Consiglio a testimoniare la solennità di questa seduta e l'importanza del voto del Parlamento.

Il Protocollo di Kyoto, i cambiamenti climatici, non sono materia del Ministero dell'ambiente, ma rappresenta un aspetto essenziale e prioritario di una seria, efficace e coerente politica di governo. Ed è proprio l'esecutivo che è venuto a mancare e non soltanto il ministro Matteoli!

Riteniamo che la piattaforma che presentiamo al voto dia prestigio ed autorevolezza all'Italia; siamo dunque soddisfatti di aver contribuito ad una seduta solenne

in un giorno storico per la convivenza sul pianeta (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

UGO PAROLO. Signor Presidente, intervengo per dichiarare, a nome del mio gruppo, il voto favorevole sulla mozione e sulla risoluzione all'ordine del giorno.

Non vi è dubbio sul fatto che la data di oggi sia estremamente importante per chi ha a cuore le tematiche ambientali; infatti, con l'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto, si lancia un segnale non solo a livello nazionale, ma anche a livello mondiale.

Tale Protocollo è importante non solo per gli effetti pratici che produrrà, ma soprattutto perché, per la prima volta, consente una concreta presa di coscienza a livello globale delle problematiche ambientali e, dunque, della necessità di cambiare metodo e di essere più virtuosi nell'utilizzo delle risorse al fine di prevenire l'inquinamento del nostro pianeta.

Certamente si tratta di un impegno che per il nostro paese è particolarmente gravoso, in quanto l'Italia sconta politiche ambientali sbagliate ereditate in anni di noncuranza, di proclami e di divisioni ideologizzate in ordine al problema ambiente, senza mai aver posto in essere programmi strategici che ci avrebbero fatto arrivare ad oggi in una posizione se non altro paritaria con gli altri paesi europei.

Non possiamo non tenere conto del fatto che oggi, alla griglia di partenza, l'Italia si presenta con la necessità di ridurre del 6,5 per cento le proprie emissioni di gas serra dal 2008 al 2012 rispetto alla quota calcolata nel 1990. A tale riduzione deve inoltre essere aggiunto un ulteriore 7,5 per cento, che rappresenta l'incremento di emissioni di gas serra registrato dal 1990 ad oggi. Mentre, altri paesi partono da una situazione sicuramente più favorevole; cito per tutti la Germania che, addirittura, dal 1990 ad

oggi, ha ridotto le proprie emissioni di gas serra del 17 per cento, nonché la Gran Bretagna che ha ridotto le proprie emissioni del 12 per cento.

Oltre all'Italia vi sono anche altri paesi che, dal 1990 ad oggi, hanno aumentato le suddette emissioni; tuttavia essi partono da una situazione molto più favorevole della nostra, disponendo di un sistema industriale, tecnologico, dei trasporti e di produzione dell'energia molto più avanzato (ad esempio, la Francia).

Di tale situazione dobbiamo prendere atto, sapendo che per il nostro paese l'impegno sarà molto gravoso. A nostro avviso, occorrerà intervenire in primo luogo sulle nuove tecnologie, attraverso un rinnovo del parco mezzi privati, degli elettrodomestici affinché siano meno dannosi ai fini delle emissioni di gas serra, nonché dei sistemi di produzione e calore.

Vorrei aprire e chiudere una parentesi, facendo notare che alcune innovazioni non costerebbero praticamente nulla al paese. Ad esempio, basterebbe cambiare la normativa che consente ancora oggi in Italia di vendere caldaie di vecchia generazione, obbligando invece ad installare quelle moderne, che peraltro vengono già utilizzate in tutta Europa. Queste caldaie sono prodotte dalle nostre aziende e vendute nel resto del continente. Quindi, basterebbe cambiare la normativa del settore per risparmiare annualmente 8 milioni di tonnellate di anidride carbonica, pari all'1,5 per cento del totale del sistema Italia. Si tratta dell'1,5 per cento sul 6,5 per cento da ridurre complessivamente; pertanto, tale percentuale costituisce una quota significativa. Tra l'altro, tale modifica arrecherà anche benefici ai cittadini perché potrebbero ottenere risparmi nel consumo di carburante da riscaldamento.

Ebbene, quando si parla di nuove tecnologie, in qualche occasione basterebbe cambiare la normativa per trarne soltanto dei benefici. Purtroppo, anche da questo punto di vista, l'Italia sconta un sistema burocratico levantino, lento, che non è in grado di dare risposte immediate alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie.

Inoltre, occorrerà intervenire sul secondo grande tema, rappresentato dalle infrastrutture. Cari amici della sinistra, non è vero che non bisogna costruire strade. Certamente siamo tutti d'accordo che per cambiare e ridurre significativamente le emissioni di gas serra bisognerà cambiare la politica dei trasporti. Inoltre, siamo tutti d'accordo sul fatto che il sistema di trasporto delle merci deve essere maggiormente dirottato sulle rotaie. Tuttavia, anche gli ingorghi sulle strade non costituiscono certo un aiuto alla limitazione delle emissioni di gas serra.

Poi occorrerà anche intervenire sui controlli, perché la circolazione di automezzi di vecchia concezione sul nostro territorio, soprattutto provenienti dai paesi dell'est, contribuisce in materia determinante ad aumentare le emissioni di anidride carbonica e di altri gas inquinanti nel nostro sistema.

Infine, il terzo grande settore su cui bisognerà intervenire è quello delle fonti rinnovabili. Anche da questo punto di vista, il nostro paese è estremamente arretrato. Cito sempre l'esempio paradossale costituito dalla Germania che certamente gode di meno sole rispetto all'Italia; tuttavia, in Germania una quota significativa di energia viene prodotta attraverso il solare, mentre in Italia tale quota è scarsamente significativa. Anche in questo caso si scontano politiche purtroppo sbagliate perseguite negli scorsi decenni, quando il monopolio dell'ENEL ha impedito l'affermarsi di iniziative private anche nel settore dell'energia e delle fonti rinnovabili.

Insomma, bisogna prendere esempio dai paesi virtuosi — la Germania e il Regno Unito su tutti, ma anche altri — per potere limitare l'impatto finanziario ed economico che graverà sul nostro sistema produttivo. Vorrei anche far presente al Governo che, nell'assegnazione delle quote, si dovrà tenere conto di chi è stato già virtuoso; infatti, se è vero che l'Italia ha aumentato del 7,5 per cento le proprie emissioni dal 1990 ad oggi, è altrettanto vero che alcuni settori, quale quello industriale, hanno diminuito le proprie emis-

sioni dell'1,4 per cento. Al contrario, un grosso incremento è stato registrato nel settore privato – elettrodomestici e sistemi di riscaldamento – che ha aumentato le proprie emissioni al 10 per cento e anche purtroppo nel settore dei trasporti, vera nota dolente.

Ebbene, quando verrà definita la quota *pro capite* di tonnellate di anidride carbonica da assegnare ad ogni impresa, mi auguro che il Governo terrà conto delle esigenze delle piccole e medie imprese, che saranno le più penalizzate dall'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto. Inoltre, dovrà tenere conto di chi ha già prodotto sforzi per cercare di essere virtuoso. Soprattutto mi auguro che il Governo apra da subito una trattativa affinché non solo gli Stati Uniti d'America – come è stato richiesto da tutti coloro che sono intervenuti in questa sede, – aderiscano al Protocollo di Kyoto, ma anche i paesi cosiddetti emergenti.

Nel 1990, infatti, la quota di gas serra inquinanti prodotta dalla Cina, dall'India e dal Brasile, poteva essere ritenuta non significativa. Tuttavia, dal 1990 ad oggi, in particolare in Cina, la situazione è cambiata ed essa deve dunque assumersi la responsabilità, al pari degli Stati Uniti, di aderire al Protocollo di Kyoto, al fine di evitare ulteriori distorsioni sul mercato, come già avviene.

Per tali ragioni, dunque, esprimiamo voto favorevole sulla mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422 e sulla risoluzione Violante ed altri n. 6-00100, ma chiediamo al Governo un impegno fermo affinché in sede di revisione del trattato tali questioni vengano affrontate e risolte. Infatti, come è noto, il Protocollo di Kyoto non si ferma al 2012, ma il 2012 è un punto di partenza per un'ulteriore sfida per arrivare al 2050 con un obiettivo ben più ambizioso, vale dire la riduzione fino al 50 per cento delle emissioni di gas serra a livello planetario (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

Avverto che è stata chiesta la votazione nominale mediante procedimento elettronico.

(Votazioni)

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Antonio Leone ed altri n. 1-00422, accettata dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	415
Votanti	237
Astenuti	178
Maggioranza	119
Hanno votato sì	224
Hanno votato no ..	13).

Prendo atto che l'onorevole Bimbi ha erroneamente espresso voto favorevole mentre intendeva esprimere voto contrario.

Prendo altresì atto che l'onorevole Cima si è erroneamente astenuta mentre intendeva esprimere voto contrario.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla risoluzione Violante ed altri n. 6-00100, accettata dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	418
Votanti	244
Astenuti	174
Maggioranza	123
Hanno votato sì	220
Hanno votato no ..	24).

Ricordo che alle 13 avrà luogo la votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 9, del regolamento.

Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 12,45).

BRUNO CAZZARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNO CAZZARO. Signor Presidente, ho chiesto di parlare per segnalare a lei e ai rappresentanti del Governo la situazione grave che si è venuta a creare nell'area veneziana in queste ore. È in corso un'imponente manifestazione dei lavoratori di Porto Marghera del settore chimico, per protesta e reazione nei confronti della decisione del presidente della giunta regionale di non concedere l'autorizzazione alla procedura per l'aggiornamento degli impianti del cloro-soda. Le organizzazioni sindacali chiedono urgentemente un incontro alla Presidenza del Consiglio, ed io le chiedo, signor Presidente, di farsi interprete di tale necessità. Le reazioni dei lavoratori sono ampiamente giustificate, perché senza questo percorso di autorizzazione si avvierebbe un declino industriale che coinvolgerebbe non soltanto l'area veneziana ma tutto il settore chimico.

Le chiedo dunque, signor Presidente, di intervenire, affinché il Presidente del Consiglio accolga tempestivamente questa richiesta di incontro e il Governo riferisca alla Commissione attività produttive sullo stato della situazione e sulle sue intenzioni per affrontare una situazione grave e di assoluta emergenza.

PRESIDENTE. Onorevole Cazzaro, riferirà senz'altro la sua richiesta al Presidente della Camera.

GIUSEPPE FRANCESCO MARIA MARINELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE FRANCESCO MARIA MARINELLO. Signor Presidente, ho chiesto di parlare per sollecitare la risposta alla mia interrogazione n. 4-10919, annunciata nella seduta del 17 settembre 2004.

Questa interrogazione rivestiva e riveste grande importanza, poiché riguarda l'arresto dei lavori per la costruzione di una caserma dei carabinieri, quindi di un presidio di legalità e di sicurezza in un'area della Sicilia, la provincia di Agrigento, presidio che, come lei ben comprenderà, essendo di sicurezza e di legalità, dovrebbe essere completato e ultimato in un periodo estremamente breve.

Mi rendo conto che i lavori si sono fermati a seguito di un contenzioso derivante dal fallimento dell'impresa che conduceva i lavori, impresa afferente a cooperative etichettate come « rosse » e di sinistra; quando vi sono questioni riguardanti cooperative di tal genere mi rendo conto che in Italia vi è sempre, anche da parte della stessa magistratura, un atteggiamento particolarmente prudenziale, ma a noi interessa poco se la questione è penale, amministrativa o fallimentare. Ciò che interessa alle popolazioni dell'agrigentino e di Sciacca, in particolare, è che il Provveditorato alle opere pubbliche, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello della difesa, cioè le istituzioni competenti, affrontino la questione nel merito, portandola a risoluzione nel periodo di tempo più breve possibile.

Sollecito, pertanto, una risposta alla mia interrogazione. Colgo anche l'occasione per sollecitare la risposta ad un'altra interrogazione da me presentata nella seduta dell'11 novembre 2004, che verte su un tema forse meno importante; tuttavia, le interrogazioni, rispondendo alla necessità di dare un riscontro alle istanze dei cittadini in un tempo ragionevolmente breve, hanno un loro peso se ricevono risposte tempestive altrimenti restano prive di senso, vanificando così gli stessi atti compiuti dal parlamentare.

Occorre, a mio avviso, un maggiore rispetto nei confronti delle questioni poste

dai parlamentari nell'interesse del buon lavoro del Parlamento, di chi lo compone, ma soprattutto nell'interesse dei cittadini.

PRESIDENTE. Onorevole Marinello, condivido le sue osservazioni anche per quanto riguarda la stessa funzione del sindacato ispettivo, che non avrebbe senso se, dopo l'ispezione, non vi fosse una risposta sollecita. Ne terrò conto, facendomi carico di far presenti le sue esigenze.

GIUSEPPE GIULIETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE GIULIETTI. Signor Presidente, il mio intervento si ricollega un po' al tema che è stato posto e io approfitto della sua presenza perché lei lo ha seguito in altri momenti.

Lei ricorderà, Presidente, che in seguito alle vicende causate dal terremoto in Umbria e nelle Marche, ogni anno nella legge finanziaria viene posta la questione del congelamento di quella che viene chiamata la « busta pesante », ovvero delle trattenute. Nelle ultime due leggi finanziarie, a causa del voto di fiducia, non è stato votato alcunché, neppure la copertura finanziaria.

In occasione dell'ultima legge finanziaria venne posta, devo dire dai colleghi più diversi, come le onorevoli Abbondanzieri, Sereni, ma anche da quelli dell'altra parte politica, come l'onorevole Benedetti Valentini, la questione della copertura di bilancio. Attenzione, Presidente, io la sollevai prima della legge finanziaria, lei lo ricorderà. Si raggiunse l'intesa per cui, non potendo votarla, ci sarebbe stata l'automatica proroga dello stato d'emergenza, deciso dalla protezione civile, che poi in effetti vi è stata; a quel punto lei sa che occorre un atto con la firma del ministro Siniscalco per la relativa copertura, rispetto sia al congelamento che all'allineamento dell'Umbria ad altre situazioni come quelle della Sicilia, del Piemonte e di altre regioni che hanno oggi trattamenti differenziati.

Cosa è successo, Presidente? Che una grande impresa come Trenitalia ha provveduto nel mese di dicembre, e ora in quello di gennaio, ad operare trattenute sulle buste paga dei dipendenti, giustificandole con la mancanza della relativa copertura. Mi hanno informato poco fa i sindaci delle diverse zone, da Gualdo a Foligno, a Nocera, ad altre realtà, e credo la situazione sia simile nelle Marche, che altre imprese in queste ore si apprestano ad intervenire nello stesso senso tramite le trattenute.

Presidente, io le sottopongo la questione poiché, rispondendo ad una interrogazione che ripresenterò con grande urgenza, il ministro Siniscalco aveva affermato che si sarebbe attivato presso l'ufficio delle entrate per impedire che si verificassero situazioni difformi.

Ecco, devo fare presente che, mancando la firma da parte del ministero competente, si stanno creando condizioni difformi per molte imprese e molti cittadini e la situazione rischia di complicarsi.

Chiedo non solo che si dia risposta alle interrogazioni presentate, ma che intervenga immediatamente la firma dell'atto — non mi risulta che, al riguardo, esistano ostacoli — in modo da eliminare una situazione francamente ingiustificata ed ingiustificabile. La ringrazio, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, le do atto che lei aveva sollevato il problema a tempo debito, come risulta anche dagli atti.

La Presidenza si attiverà affinché la discrasia tra il dire, il fare ed il firmare sia, ove possibile, superata.

ALFONSO GIANNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, mi appello alla sua grande sensibilità. Come lei sa, una manciata di minuti fa è comparso sugli schermi della televisione italiana un video molto drammatico: la giornalista Giuliana Sgrena, in lacrime, chiede aiuto e lancia un appello.

In occasione di altre drammatiche vicende, la mia parte politica — lei lo sa bene, signor Presidente — ha sempre distinto il giudizio politico dal problema, per me assolutamente sovrastante, di salvare una vita umana. Ora prendo la parola perché conosco Giuliana Sgrena da trentacinque anni: l'ho vista formarsi insieme a me (io nella politica, lei nel giornalismo politico) e le assicuro, signor Presidente — mi ascolti, la prego — che non è una persona facilmente influenzabile. In termini un po' studenteschi, si potrebbe dire che è una dura, una persona coraggiosa, determinata, convinta ed equilibrata. Se si esprime in quel modo, come i colleghi possono constatare perché la terza rete diffonde il video, è perché, probabilmente, è successo qualcosa che ha fatto precipitare la situazione.

So che è in corso un dibattito al Senato con il quale non voglio interferire, ma credo che la Presidenza della Camera — faccio appello alla sua sensibilità, signor Presidente, lo ripeto — debba immediatamente sentire le autorità di Governo affinché siano messe in atto tutte le possibili iniziative per permettere a Giuliana di tornare tra noi. Ho preso la parola perché, questa volta, per la prima volta, temo effettivamente per la sua vita. Grazie, signor Presidente (*Applausi*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Alfonso Gianni.

Per quanto di competenza della Camera e per quanto è giusto possa fare il Governo, in tutte le sue articolazioni, mi auguro che un intervento possa avere luogo anche in questa fase così drammatica. Per quanto mi riguarda, agirò nel senso da lei indicato.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Signor Presidente, vorrei semplicemente associarmi alle parole dell'onorevole Giulietti. Come parlamentari dell'Umbria e

delle Marche, appartenenti sia all'opposizione sia alla maggioranza governativa, chiediamo al ministro dell'economia di provvedere con la massima sollecitudine, poiché ormai vi è il presupposto, vale a dire la proroga dello stato di emergenza, per l'adozione di un provvedimento che impedisca le trattenute sulle buste dei lavoratori dipendenti, cosa che, invece, purtroppo, sta avvenendo, a nostro parere, anche arbitrariamente.

Chiediamo di adottare al più presto questo provvedimento per normalizzare la situazione e permetterci di affrontare con tranquillità l'ulteriore problema del recupero rateizzato nel tempo.

PRESIDENTE. Il collega Giulietti aveva segnalato il suo interessamento; le sue parole ne sono la riprova. Mi farò carico di fare tutto ciò che è possibile per favorire questa operazione.

Sospendo la seduta, affinché possano essere predisposte le cabine per la votazione relativa all'elezione di un Segretario di Presidenza.

La seduta, sospesa alle 12,55, è ripresa alle 13,05.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI**

Votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 9, del regolamento.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza.

Ricordo che a tale elezione si procede, ai sensi dell'articolo 5, comma 9, del regolamento, a seguito della cessazione dalla carica dell'onorevole Gianfranco Rontoni, eletto, ai sensi del comma 4 del medesimo articolo, in rappresentanza del gruppo dell'UDC.

Avverto che ciascun deputato può scrivere sulla propria scheda un solo nominativo.

Le schede recanti più di un nominativo saranno considerate nulle.

Risulterà eletto il deputato che, appartenendo al gruppo parlamentare dell'UDC, otterrà il maggior numero di voti.

Ricordo altresì che, alla stregua del parere unanime espresso dalla Giunta per il regolamento il 30 settembre 1998, le operazioni di scrutinio saranno effettuate dai deputati segretari.

Poiché alcuni deputati segretari sono in missione per motivi istituzionali o impossibilitati a partecipare alla seduta odierna per motivi di salute, la Presidenza chiama l'onorevole Mancini a svolgere le funzioni di segretario per la chiama. La Presidenza chiamerà, altresì, lo stesso onorevole Mancini e l'onorevole Moroni a svolgere le funzioni di segretario per lo spoglio.

Indico la votazione per schede.

Avverto che la Presidenza ha autorizzato a votare per primi alcuni deputati che hanno fatto espressa e motivata richiesta con congruo anticipo rispetto all'inizio dell'appello nominale.

Per dare ordine all'affluenza alle urne, invito i deputati segretari a procedere alla chiama.

Si proceda dunque alla chiama.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione ed invito i deputati segretari a procedere allo spoglio delle schede nella sala dei ministri.

Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 14,25, 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 le politiche comunitarie ed il ministro per i rapporti con il Parlamento.

***(Interventi per il rilancio di FIAT auto
- n. 3-04208)***

PRESIDENTE. L'onorevole Provera ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-04208 *(vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 1)*.

MARILDE PROVERA. Signor Presidente, il momento è importante e delicato per il futuro di FIAT auto, ultimo produttore, continuiamo a ricordarlo, a livello nazionale. Per tale motivo, il gruppo di Rifondazione comunista torna ad insistere, ponendo all'attenzione del Governo la questione, in vista anche dei prossimi incontri con le organizzazioni sindacali e tra organizzazioni ed azienda e dei prossimi scioperi che evidenziano la preoccupazione delle lavoratrici e dei lavoratori per i propri posti di lavoro.

Purtroppo, fummo i soli, cinque anni fa, ad analizzare e giudicare negativamente l'accordo con GM; seppure Paolo Fresco, l'allora amministratore, ne rivendica a tutt'oggi l'utilità, questa si manifesta solo dal punto di vista finanziario per gli azionisti: i 1.500 miliardi di euro che FIAT incasserà saranno destinati al tamponamento del debito del gruppo e non un euro sarà utilizzato per investimenti di settore, come l'azionista ha già comunicato.

Resta, dunque, indispensabile ancora un corposo investimento anche per promuovere eventuali alleanze, questa volta, auspicabilmente, non con produttori come GM, ma con produttori complementari. Per questo insistiamo e chiediamo al Governo di impegnarsi direttamente nella partecipazione attiva sul capitale, specie in vista di queste trattative, in modo da non essere solo spettatore di accordi negativi o, peggio, della lenta agonia del settore auto.

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

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, siamo di fronte ad una azienda privata, quindi ad una libera economia di mercato che volutamente analizza le proprie strategie imprenditoriali. Il Governo, comunque, sia pure in questi limiti, ha stipulato un contratto di programma il 22 luglio 2004 ed il Ministero delle attività produttive è stato indicato come il soggetto che deve monitorare l'accordo citato con il *management* della FIAT.

Le linee del progetto di rilancio dell'azienda, come noto, sono: priorità al flusso di cassa e alla redditività, sviluppo del prodotto, innovazione del *marketing*, competitività dei costi e rilocalizzazione geografica.

Il piano di rilancio 2003-2007 prevede che vengano realizzati investimenti complessivi per circa 19,5 miliardi di euro: 9,1 miliardi di euro sono destinati ai nuovi prodotti, 7,9 a ricerca e sviluppo, 700 milioni di euro alle reti commerciali, 1,8 miliardi alle ristrutturazioni operative. Come risolto occupazionale, è prevista una riduzione di 2.800 unità con assunzioni previste in parallelo per 1.600 unità.

Il piano industriale per il settore auto prevede, tra l'altro, oltre alle attività di ricerca e innovazione per lo sviluppo di nuove metodologie e tecnologie di prodotto e di processo aggiuntive rispetto all'ordinario piano di investimenti e ricerca che l'azienda annualmente sostiene, anche un consistente volume di investimenti produttivi, connessi in modo significativo con le stesse attività di ricerca e sviluppo. In particolare, sono previsti interventi in innovazione, ricerca e sviluppo nelle materie indicate nell'accordo di programma (5 dicembre 2002), sostenibilità ambientale, sicurezza e qualità (620 milioni di euro) ed investimenti produttivi per un importo di circa 2.600 milioni di euro di immobilizzi da realizzare nel periodo 2003-2007 in più unità produttive, localizzate particolarmente in regioni del Mezzogiorno.

In questo ambito, il ministero è intervenuto proponendo al CIPE un primo contratto di programma relativo ad iniziative immediatamente cantierabili. Tale

contratto, stipulato nel luglio 2004, riguarda investimenti aziendali per oltre 1,2 miliardi di euro relativi agli stabilimenti di Cassino, Pomigliano d'Arco e Melfi, oltre alle iniziative di ricerca svolte a Pomigliano d'Arco per 24,9 milioni di euro.

A fronte di tali investimenti da completare entro il 2007, sono state riconosciute agevolazioni per oltre 150 milioni di euro e l'azienda si è impegnata con il Governo ad incrementare gli occupati dei tre stabilimenti suddetti per complessive 1.251 unità.

Per quanto riguarda Mirafiori, la FIAT mantiene la sua destinazione industriale in quanto in tale area vengano promosse tutte le azioni per la realizzazione di nuovi modelli, quali la FIAT Idea e, più recentemente, la Lancia Musa.

L'azienda, in proposito, ha confermato che Mirafiori continuerà ad essere sede di tutte le funzioni centrali (progettazione, sperimentazione commerciale, *marketing*), mantenendo una significativa presenza produttiva e, conseguentemente, anche occupazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Provera ha facoltà di replicare.

MARILDE PROVERA. Ringrazio per l'impegno che il Governo dimostra relazionandoci il bollettino della FIAT; tuttavia mi piacerebbe capire come il Governo comprende gli effettivi impegni e le possibilità. Ciò invece non accade in quanto, visto il carattere privato del gruppo FIAT, l'esecutivo si limita a riconoscere agevolazioni in cambio di promesse, come è avvenuto per troppi anni senza alcuna ricaduta positiva. Su ciò torniamo ad insistere!

L'elenco degli investimenti descritti, che rimangono nelle buone intenzioni della FIAT, non consistono neanche in una lira aggiuntiva da parte degli azionisti per rilanciare il prodotto e la tecnologia.

La dimostrazione più evidente di tutto ciò è proprio lo stabilimento di Mirafiori in ordine al quale, a seguito della presentazione di atti di sindacato ispettivo, continuiamo a ricevere rassicurazioni che

sono ormai al di fuori del tempo e della logica. Infatti, la nuova FIAT Idea continua a non decollare e manca un prodotto che conduca almeno alla tenuta minimale delle produzioni in quello stabilimento, nel quale Power Train ha chiuso. Tra l'altro, adesso che la meccanica non si chiamerà più Power Train — speriamo torni a chiamarsi FIAT Auto —, non è detto che quelle produzioni motoristiche e meccaniche tornino nello stabilimento di Mirafiori; cosa invece auspicabile anche ai fini del mantenimento dei posti di lavoro.

Dunque, signor ministro, di quali investimenti sta parlando? Di quali certezze? E, soprattutto, di quali incrementi occupazionali, visto che ripartirà la cassa integrazione per espellere nuovamente lavoratori? Altro che assunzioni!

Siamo di fronte ad un piano di disimpegno e se a ciò si aggiunge il fatto che i 1.500 miliardi di euro non saranno reinvestiti nel gruppo — non solo a Torino, ma anche negli stabilimenti del sud —, dove sono gli investimenti aggiuntivi?

Per tale motivo auspichiamo un intervento del Governo affinché lo Stato non sia soltanto elargitore, ma governi una parte di industria importante e vitale per il paese.

(Procedura di infrazione del Trattato dell'Unione europea riguardante norme di attuazione statutaria del Trentino-Alto Adige in materia di demanio idrico — n. 3-04207)

PRESIDENTE. L'onorevole Detomas ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-04207 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 2*).

GIUSEPPE DETOMAS. Si tratta di una questione ben nota al Governo e già oggetto di atti di sindacato ispettivo. Non più tardi di un anno fa avevamo presentato un'interpellanza urgente sulla quale il sottosegretario Ventucci ci aveva fornito ampie rassicurazioni.

In realtà, la situazione sta precipitando, in quanto stanno per scadere i termini per

l'avvio delle procedure per l'attribuzione delle nuove concessioni per i bacini idroelettrici. Dunque, siamo di fronte ad un'incertezza dovuta al fatto che la normativa statale è oggetto di procedura di infrazione; tra l'altro, sembra che il Governo abbia anche impugnato la normativa provinciale che recepiva i principi stabiliti dall'Unione europea.

Quindi, ci troviamo in prossimità della scadenza in una situazione di oggettiva incertezza interpretativa e applicativa della legge.

PRESIDENTE. Il ministro per le politiche comunitarie, onorevole Buttiglione, ha facoltà di rispondere.

ROCCO BUTTIGLIONE, *Ministro per le politiche comunitarie*. Signor Presidente, con una mia nota del 6 dicembre 2004 ho risposto alle osservazioni formulate dal Commissario Mc Creevy — per la verità, dal suo predecessore Bolkestein — spiegando la nostra intenzione di rivedere il regime di concessione per porlo in accordo con la normativa europea.

L'adeguamento è in corso; infatti, la legge comunitaria — ahimè in ritardo — è stata tempestivamente presentata dal Governo all'inizio del 2004. Il disegno di legge comunitaria A.S. 2742-B, all'articolo 5, lettera g), riguardo all'attuazione della direttiva 2003/54/CE, chiede una delega di diciotto mesi per definire un decreto legislativo che ritocchi il tema della durata delle concessioni e delle procedure che danno un privilegio al concessionario esistente, consistente in una sorta di diritto di prelazione.

È ovvio che togliendo il diritto di prelazione si modifica il valore della concessione stessa, creando una situazione di svantaggio per il titolare. Tale svantaggio in qualche modo va compensato e l'unico modo di farlo consiste in una ragionevole estensione della durata della concessione stessa.

Sono questi i principi lungo i quali ci stiamo muovendo e spero che si possa sollecitamente arrivare all'approvazione della legge comunitaria e che, successiva-

mente, i decreti legislativi corrispondenti vengano rapidamente emanati dal ministero competente.

Seguendo queste linee contiamo di arrivare ad una soluzione della controversia e abbiamo già acquisito, sia pure in via informale, una specie di comprensione reciproca o di accordo con gli uffici competenti dell'Unione europea.

Vorremmo che le province autonome di Trento e Bolzano, insieme con noi, contribuissero per la loro parte alla realizzazione di questo obiettivo. In tutte le procedure avviate abbiamo sempre tenuto presente i loro interessi e, anticipando qualche aspetto della riforma della legge La Pergola, recentemente approvata dal Parlamento, abbiamo cercato di coinvolgerle grazie ad un continuo coordinamento e ad un'informazione puntuale su quanto stavamo facendo.

PRESIDENTE. L'onorevole Detomas ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE DETOMAS. Signor Presidente, la preoccupazione mia e del mio gruppo consiste nel fatto che, oltre all'attenzione rivolta dal Governo verso i concessionari uscenti, quindi di Enel e di Edison, fosse lasciato qualche spazio per la difesa degli interessi delle comunità locali. Infatti, la norma di attuazione emanata dal Governo, oggetto di procedure di infrazione, prevedeva accanto alla preferenza per i concessionari uscenti — e non vedo quali diritti possano vantare rispetto a qualsiasi altro concorrente — anche quelle per le società degli enti locali o con una partecipazione di maggioranza degli enti locali. Tale aspettativa era basata sul fatto che riteniamo lo sfruttamento idroelettrico delle zone alpine un peso che in qualche modo deve essere risarcito a chi per primo ne risulta danneggiato, ovvero i cittadini che vivono in quelle aree.

Per tali ragioni abbiamo sollecitato da sempre una particolare attenzione anche verso gli enti locali, rappresentativi di quelle comunità. Pertanto, chiediamo che il Governo sia sensibile a questo problema, così come lo è rispetto alle ragioni del-

l'Enel e dell'Edison. È vero che si tratta di soggetti privati, quindi da tutelare e da seguire con attenzione; tuttavia, riteniamo che gli enti rappresentativi delle collettività che vivono in quelle zone abbiano altrettanto — se non maggiore — diritto ad essere seguiti.

(Iniziativa normativa del Governo per elevare la capacità competitiva del paese — n. 3-04209)

PRESIDENTE. L'onorevole Gambini ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-04209 (vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 3).

SERGIO GAMBINI. Signor Presidente, l'andamento del prodotto interno nell'ultimo quadrimestre, sulla base del dato pubblicato ieri, è pari allo 0,3 per cento. L'Italia, dopo anni di crescita stentata, alla fine si è fermata ed anzi addirittura torna indietro: siamo gli ultimi in Europa.

Da mesi denunciemo il pericolo del declino dell'industria italiana, del nostro manifatturiero, del *made in Italy* ed indichiamo l'urgenza di misure e di interventi per elevare la competitività italiana. Da giugno le rappresentanze del lavoro e dell'impresa reclamano l'impegno del Governo. Di rinvio in rinvio sono passate le settimane ed i mesi e quello che era un pericolo ora, purtroppo, è divenuto una drammatica realtà.

Non è solo l'opposizione che ve lo chiede, è il paese che vi interroga. Recentemente *Il Sole 24 Ore*, il giornale della Confindustria, ha parlato di interventi che rischiano di arrivare fuori tempo massimo. Quando smetterete di interessarvi d'altro? Quando la finirete di raccontare un'Italia che non esiste, un'Italia da favola, e presenterete finalmente al Parlamento provvedimenti che consentano di recuperare la competitività?

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

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, abbiamo avuto un risultato positivo nel 1994 rispetto al 1993 e un *record* dell'occupazione in Italia, con un incremento del 7 per cento, che costituisce il risultato migliore degli ultimi quindici anni. Questa è la realtà dei fatti e il Governo non è affatto inadempiente, neppure sulla questione specifica richiamata dall'interrogante. Infatti, per quanto concerne il provvedimento sulla competitività, l'impegno solennemente assunto è quello di approvarlo entro il mese di marzo, e così sarà, tenendo conto anche dell'*action plan* europeo, che per primi ci vedrà recepire quelle linee guida, tramite dieci punti che verteranno proprio sullo sviluppo e sulla crescita del sistema Italia.

Come è noto, d'altronde, gli altri provvedimenti citati, che riguardano il diritto fallimentare, la liberalizzazione delle professioni e il nuovo assetto dei servizi pubblici locali, sono all'esame delle Commissioni competenti. Ricordo tuttavia che sono state approvate la riforma fiscale, la riforma del diritto societario, la riforma delle pensioni, la legge obiettivo per il rilancio delle infrastrutture, la riforma del mercato del lavoro e la legge Biagi, la riforma della scuola, la legge sull'immigrazione, la riforma del settore energetico. Si è dunque trattato di un formidabile contributo riformista da parte di questo Governo, che ha ottenuto risultati positivi. Non posso dunque affatto condividere una visione così pessimistica della situazione, e riconfermo l'impegno, per quanto riguarda specificatamente la competitività, ad approvare il provvedimento nel Consiglio dei ministri entro il mese di marzo.

PRESIDENTE. L'onorevole Gambini ha facoltà di replicare.

SERGIO GAMBINI. Signor Presidente, non sono soddisfatto, in quanto il ministro ha annunciato un nuovo rinvio: l'ultima volta, signor ministro, vi eravate impegnati a presentare il provvedimento entro la fine di febbraio, ma si è andati oltre. Di rinvio in rinvio, alla fine approverete un decreto

piccolo piccolo, che non servirà alle imprese, al lavoro italiano e ad aumentare la competitività del nostro paese.

Si pensi che in Francia il Governo di centrodestra ha recentemente varato un piano da 6 miliardi di euro per la ricerca scientifica e l'innovazione, perché senza ricerca scientifica e senza innovazione nell'economia globalizzata le produzioni tradizionali sono destinate a soccombere. Se non si produce ricchezza, non vi sarà nulla da suddividere né risorse da distribuire, e neppure tasse da tagliare. Preferite invece distribuire i denari a pioggia e preferite, unici al mondo, cancellare la tassa di successione sui patrimoni ultramiliardari.

Vi sono anche riforme che non costano: il diritto fallimentare, la liberalizzazione delle professioni, la liberalizzazione dei servizi pubblici locali. Mi riferisco in particolare alla riforma delle professioni, per introdurre maggiore concorrenza, minori costi per il nostro sistema produttivo e maggiori opportunità in favore dei giovani laureati del nostro paese. Si tratta di riforme insabbiate da mesi, anzi da anni, a causa delle divisioni di questo Governo.

È stato calcolato che soltanto la riforma del diritto fallimentare potrebbe produrre da 0,5 fino all'1 per cento in più di prodotto interno lordo in un anno. La dovete fare, la dovete sbloccare! Da parte dell'opposizione vi è la massima disponibilità a collaborare in questa direzione, ma voi invece, non siete in grado di agire, perché siete divisi, perché non volete scegliere né affrontare quelle *lobby* e quelle corporazioni che difendono privilegi: se non volete governare il paese, togliete il disturbo!

**(Iniziativa normativa per evitare che il prezzo di beni e servizi risulti ingannevole
- n. 3-04210)**

PRESIDENTE. L'onorevole Scherini ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-04210 (vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 4).

GIANPIETRO SCHERINI. Signor Presidente, il prezzo di beni e servizi, ad

avviso dell'interrogante, dovrebbe essere considerato pubblicità ingannevole quando il modo in cui viene calcolato, comprensivo dei servizi ad esso connessi, sia tale da indurre in errore le persone a cui l'offerta è rivolta.

Non si tratta più di perseguire il commerciante che truffa sul prezzo dei saldi, ma di contrastare raffinati sistemi di raggiro dei consumatori, posti in essere al fine di alterare la comprensione del prezzo.

È sconcertante osservare che gran parte delle pronunzie di condanna derivino da denunce della concorrenza commerciale, più che da iniziative dei consumatori, segno della difficoltà da parte di questi ultimi di percepire il raggiro.

Chiedo al ministro se non intenda adottare iniziative normative volte a stabilire che i prezzi esposti al pubblico debbano essere quelli finali unitari, comprensivi di ogni elemento anche fiscale, o, se si tratta di prezzi composti, che ciascuno degli elementi debba essere esposto con eguale rilievo, configurandosi, altrimenti, l'ipotesi di pubblicità ingannevole.

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, in Italia le leggi non mancano; infatti, la normativa vigente stabilisce che, per determinare se la pubblicità sia ingannevole, se ne devono considerare diversi elementi, tra cui il prezzo, il modo in cui esso viene calcolato, le condizioni alle quali i beni e i servizi vengono forniti.

Ulteriori disposizioni sull'argomento sono contenute nella normativa sul commercio. In particolare, la legge prevede che i prodotti esposti per la vendita al dettaglio, nelle vetrine esterne o all'ingresso del locale o nelle immediate adiacenze dell'esercizio su aree pubbliche o sui banchi di vendita ovunque collocati, debbano indicare in modo chiaro e ben leggibile il prezzo di vendita al pubblico mediante l'uso di un cartello o con altre modalità idonee allo scopo.

Si stabilisce poi che nelle vendite straordinarie (nei saldi, nelle liquidazioni) lo sconto, ed il ribasso effettuato, debba essere espresso in percentuale sul prezzo normale di vendita e che debba essere esposto anche il prezzo iniziale.

Vi è poi la disciplina sulle vendite sottocosto; vi è la normativa sulla protezione dei consumatori in materia di indicazione dei prezzi offerti ai medesimi, con l'obbligo di indicare il prezzo per unità di misura, oltre al normale prezzo di vendita dei prodotti, al fine di migliorare l'informazione per il consumatore. Anche le pubblicità dei prodotti e dei cataloghi debbono riportare, quando indicato, il prezzo di vendita e l'indicazione del prezzo per unità di misura.

Ultimamente, l'attuazione di una direttiva CE del 1999 introduce il concetto della valutazione di conformità del bene di consumo arrivato al consumatore, rispetto al contratto stipulato.

Dunque, vi è una produzione normativa molto precisa e dettagliata, ma dall'altro canto vi sono i raggiri, gli inganni, le truffe, coloro che cercano di eludere e, quindi, si tratta di un problema di controllo, di denuncia e di repressione. Sotto questo aspetto, ricordo che misure sanzionatorie più elevate, proprio per contrastare questo fenomeno, sono previste nel disegno di legge in materia di pubblicità ingannevole, già approvato dalla Camera dei deputati, in corso d'esame al Senato. Si tratta anche di un progetto di legge utile eventualmente per inserire, sulla base di queste considerazioni, altre ulteriori norme repressive, sanzionatorie per chi eluda una normativa già molto precisa e dettagliata.

PRESIDENTE. L'onorevole Scherini, al quale ricordo che ha a disposizione due minuti di tempo, ha facoltà di replicare.

GIANPIETRO SCHERINI. Signor Presidente, con questa interrogazione ho voluto richiamare l'attenzione del ministro e dell'esecutivo su un problema che tutti abbiamo sotto gli occhi, quello della chiarezza dei prezzi.

Quante volte ognuno di noi, penso soprattutto alle persone più anziane o a quelle più frettolose o meno attente, ha difficoltà a capire il reale costo di un bene, di un oggetto o di un servizio? Quante volte veniamo rinviati a fondo pagina con degli asterischi, quante volte dobbiamo fare dei calcoli, aggiungere le imposte e quant'altro?

Quindi, bisogna fare in modo che il prezzo indicato sia il più chiaro possibile, soprattutto in un momento caratterizzato dalla transizione, un po' difficoltosa, dalla vecchia divisa all'euro. È importante che il prezzo sia indicato nella maniera più chiara possibile, ma anche che sia quello finale pagato dal consumatore per il servizio o per il bene. Lo considero un atto di attenzione nei confronti dei consumatori, in maniera particolare delle persone anziane, che sono meno attente, e come un atto di giustizia nei confronti delle imprese e dei commercianti, cioè di chi vende, perché ciò permette l'effettivo esplicarsi della concorrenza (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

(Iniziativa per una maggiore efficacia della vigilanza sul sistema bancario — n. 3-04211)

PRESIDENTE. L'onorevole Tabacci ha facoltà di illustrare, per un minuto, la sua interrogazione n. 3-04211 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 5*).

BRUNO TABACCI. Signor Presidente, la vicenda del mancato rimborso delle obbligazioni argentine ha coinvolto, come si sa, migliaia di risparmiatori italiani. Poiché il piano di rimborso predisposto dal Governo argentino è molto lontano dall'offrire un adeguato ristoro ai risparmiatori medesimi, è necessario che il Governo italiano assuma una conseguente iniziativa.

D'altro canto, è da porre in risalto il ruolo che le banche italiane hanno svolto nel collocamento dei titoli presso i risparmiatori. In particolare, risulta che, appros-

simandosi il *default* dello Stato argentino, nel 2001, le banche italiane abbiano « scaricato » una fetta importante dei titoli presso i risparmiatori e, quindi, sul mercato *retail*, cosa che non avrebbero dovuto fare.

Questo è il punto sul quale interrogo il Governo, con riferimento alle responsabilità sia del sistema bancario sia dell'autorità di vigilanza.

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, l'onorevole Tabacci solleva due questioni: la prima concerne il rapporto del nostro paese, dei nostri risparmiatori, con l'Argentina; la seconda attiene ad un problema interno perché riguarda il rapporto dei risparmiatori medesimi con il sistema bancario italiano.

Per quanto riguarda la prima questione, in epoche storiche diverse questi problemi potevano essere risolti con ruvidi contrasti fra Stati; oggi, il Governo italiano sta agendo in tutte le sedi internazionali affinché vengano rispettate le regole dei mercati internazionali e soprattutto la parità di trattamento tra i creditori italiani e quelli degli altri paesi.

L'azione del Governo si è svolta in modo determinato sia sul piano dei rapporti bilaterali sia nelle sedi multilaterali (Fondo monetario internazionale, Club di Parigi, G7). Tale linea di forte pressione continuerà ad essere perseguita con grande decisione in futuro. Pertanto, da questo punto di vista, il Governo continuerà a svolgere un'azione di sostegno ai cittadini risparmiatori in tutte le sedi competenti e con tutti gli strumenti a sua disposizione. Questo atteggiamento è stato apprezzato dai creditori stessi, dalle istituzioni internazionali e dai nostri principali *partner*.

D'altra parte, la strada della trattativa multilaterale pare quella migliore per cercare di ottenere maggiori risultati e dà più forza di una trattativa unilaterale che

rappresenti soltanto le istanze dell'Italia e dei creditori italiani.

Per quanto riguarda il sistema bancario italiano, interpellata in merito alle indicazioni fornite dall'onorevole Tabacci — il valore delle obbligazioni sarebbe passato da 460 milioni di euro nel 1999 a circa 60 milioni nel 2003 —, la Banca d'Italia ha fatto sapere che i predetti dati non figurano nelle elaborazioni statistiche pubblicate dall'istituto.

Ad ogni modo, anche a seguito di nostre pressioni, la Banca d'Italia ci ha informato di avere avviato un approfondito esame sui dati in suo possesso (in ordine ai titoli obbligazionari in questione detenuti in portafoglio dalle banche italiane negli ultimi anni), i cui risultati saranno comunicati al Governo e, naturalmente, dal Governo al Parlamento. Sulla base dei dati certi forniti dalla Banca d'Italia sarà possibile svolgere ulteriori e specifiche valutazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Tabacci ha facoltà di replicare.

BRUNO TABACCI. Signor Presidente, ringrazio lei ed il ministro Giovanardi. La prima parte della risposta è assolutamente corretta. Credo che il Governo italiano debba continuare ad assumere una forte iniziativa a livello internazionale con la Banca mondiale ed il Fondo monetario, per costringere il Governo argentino a rispettare i suoi impegni. È una iniziativa multilaterale assolutamente corretta e pertinente.

Per quanto riguarda il secondo punto, credo si debba fare piena luce, poiché sono emerse lunghe ombre. Non può essere opposto alcun segreto da parte del direttore della Banca d'Italia. I 450 mila investitori, piccoli risparmiatori, dovevano poter contare sullo scudo del nostro sistema bancario. L'impressione che si ha è che, più che di uno scudo, si sia trattato di una mannaia che si è abbattuta su di loro (per la verità, vi è stato anche un attacco alle loro tasche). È un aspetto che va chiarito, perché occorre ripristinare un rapporto costruttivo con il risparmio ita-

liano che, storicamente, è uno degli elementi di forza del sistema economico italiano.

Su questo punto prendo atto della disponibilità del Governo ad andare fino in fondo. Credo sia suo dovere farlo, senza guardare in faccia a nessuno, perché, come è noto, chi risponde ai cittadini in ultima istanza è il Governo. Le autorità di vigilanza facciano l'arbitro e non si pongano a capo del sistema (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

(Misure per assicurare un indennizzo equo e definitivo agli esuli istriani e giuliano-dalmati — n. 3-04212)

PRESIDENTE. L'onorevole Rosato ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-04212 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 6*).

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, solo una settimana fa quest'aula, come il paese, celebrava solennemente la giornata del ricordo delle foibe e dell'esodo.

Con il trattato di pace del 10 febbraio 1947, infatti, fu decretata la cessione di molta parte della Venezia Giulia alla Jugoslavia e con questo iniziò il processo di esodo dei cittadini italiani, istriani, fiumani e dalmati dalle loro terre a seguito del cambio della sovranità.

Da decenni, gli esuli attendono dallo Stato italiano di essere definitivamente indennizzati, un indennizzo equo e definitivo che può concretizzarsi attraverso la rivalutazione del valore dei beni loro espropriati. Questo Governo non lo ha fatto, pur essendosi impegnato in tal senso, ma lo potrebbe fare anche in tempi rapidi e troverebbe il sostegno di tutto il Parlamento. Come abbiamo più volte suggerito, basterebbe modificare i coefficienti di rivalutazione contenuti nell'ultima legge approvata, la n. 137 del 2001.

Chiedo a lei, signor ministro, che su questo problema ha sempre manifestato una grande attenzione, se il Governo in-

tenda rispettare gli impegni assunti davanti al Parlamento — e, quindi, provvedere al definitivo indennizzo — e se ritenga di provvedere al pagamento, che si era impegnato a fare formalmente entro dodici mesi, dei beni abbandonati, così come la legge prevede.

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, ringrazio l'onorevole Rosato per la testimonianza dell'impegno che il Governo — e chi vi parla — sta mettendo su tale questione.

Purtroppo, le inadempienze e gli anni passati rendono molto difficile e complicata la liquidazione di questi beni, perché si sono aperte le successioni (in alcuni casi si sono dovuti fare sedici mandati di pagamento per ogni pratica). Faccio una breve sintesi.

Delle domande più numerose, 9.407 (sono circa 13 mila), del primo scaglione, al 31 gennaio 2005 ne erano state definite 3.267 e per queste sono stati emessi 10.586 mandati di pagamento a favore di altrettanti beneficiari (quindi, il triplo rispetto alle domande, proprio per le pratiche di successione); 753 pratiche erano relative a casi della legge del 1985 che non erano stati liquidati, perché l'istruttoria non era stata completata. A tutt'oggi, sono 12.407 le persone che hanno beneficiato della legge 2001, ottenendo la liquidazione.

Ma siamo molto indietro, perché la difficoltà di reperire coloro che hanno fatto la domanda, le lungaggini delle procedure bancarie, la necessità di andare a verificare gli indirizzi e i cambi di residenza rendono talmente vischiosa la procedura che, proprio nella finanziaria dell'anno scorso, abbiamo stanziato 4 miliardi per avere personale in più che si dedichi alla liquidazione di queste pratiche. L'INPS avrebbe dovuto mandare trenta persone, utilizzando questi fondi stanziati *ad hoc* in finanziaria; ne ha mandate otto, che hanno cominciato a

lavorare sulle pratiche; l'interrogante si chiede perché ne siano state mandate otto e non trenta; il Tesoro ha risposto di aver chiesto altro personale all'INPS, che non ha ancora risposto. Allora, oggi sono intervenuto io personalmente — l'interpellanza è di ieri —; ho parlato con il presidente dell'INPS, che mi ha garantito che farà in modo che agli otto addetti già mandati, sulla base di uno stanziamento fatto in finanziaria, si aggiunga altro personale esperto, che sia in grado di orientarsi e di ricostruire queste pratiche per arrivare ad una loro sollecita definizione.

Credo che questo stia a testimoniare l'attenzione rispetto ad un fenomeno angosciante; è vero, sono passati cinquant'anni, e più passa il tempo e più è difficile ricostruire le posizioni — l'ho detto anche l'altro giorno in occasione della giornata della memoria, ma lo ripeto all'intero Parlamento e a me stesso —, ma è evidente che l'Italia, che giustamente rivendica dalla Croazia e dalla Slovenia la risoluzione del problema dei beni abbandonati, deve anche considerare che c'è un rapporto « italo-italiano », che questo paese ha un obbligo nei confronti dei profughi che deve assolutamente adempiere prima che sia troppo tardi.

PRESIDENTE. L'onorevole Rosato ha facoltà di replicare.

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, signor ministro, in quattro finanziarie sono stati respinti i nostri emendamenti sulla rivalutazione dei coefficienti. In una occasione, in relazione ad un emendamento dei colleghi Illy e Damiani, proprio lei è intervenuto chiedendo il ritiro di questa proposta e la sua trasfusione del suo contenuto in un ordine del giorno. Sono certo della sua buona volontà, ma questo ordine del giorno, accettato dal Governo, non ha avuto alcun esito, così come non ha avuto alcun esito l'ordine del giorno accettato in occasione dell'approvazione della finanziaria del 2004.

Sui pagamenti, signor ministro, non è la prima interrogazione che faccio; se mi avessero detto che occorre farla perso-

nalmente a lei, l'avrei già fatto; ne ho fatte numerose, segnalando il problema del personale non assegnato a sufficienza a queste funzioni. L'esigenza di provvedere al potenziamento degli uffici, l'errore di attribuire queste risorse all'INPS, invece di prevedere eventualmente una convenzione con le associazioni degli esuli, che conoscono bene questa materia, li avevamo già sottolineati in sede di approvazione della finanziaria.

Il dubbio che ci resta è che su tale questione si stia cercando di far cassa; si ritardano i pagamenti e, di conseguenza, alcuni miliardi restano nelle casse dello Stato senza essere erogati. Lei oggi ha assunto alcuni impegni e io ne prendo atto; tra qualche settimana o qualche mese vedremo, e auspichiamo che i risultati arrivino.

Signor ministro, io le propongo un accordo *bipartisan* — come lei propose, peraltro senza successo, perché l'accordo c'è stato, ma senza esiti —, prestando attenzione alle due questioni che restano aperte. Mi riferisco, in primo luogo, al pagamento degli indennizzi (e lei ci ha assicurato che ci sarà un potenziamento degli uffici), in maniera da raggiungere entro luglio 2005, così come questo Parlamento ha impegnato il Governo, il pagamento definitivo di tutte le pratiche. Inoltre, le propongo di venire qui in aula con un provvedimento finalizzato alla rivalutazione dei coefficienti: questo provvedimento sarà senz'altro approvato anche con il nostro contributo (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

**(Emergenza rifiuti in Campania
— n. 3-04213)**

PRESIDENTE. L'onorevole Parolo ha facoltà di illustrare l'interrogazione Cè n. 3-04213 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 6*), di cui è cofirmatario.

UGO PAROLO. Signor Presidente, la questione dei rifiuti in Campania sta nuo-

vamente esplodendo. Le uniche due discariche funzionanti chiuderanno entro un mese; la nuova discarica, prevista a Montesarchio nella Valle Caudina, non verrà realizzata per le forti proteste popolari. L'unico inceneritore dei tre previsti in costruzione è vigilato giorno e notte dalle forze dell'ordine, altrimenti verrebbe distrutto dalla popolazione locale. Il commissario nominato dal Governo, prefetto Catenacci, di fronte a questa situazione, ha rassegnato le dimissioni, che poi sono rientrate a seguito delle rassicurazioni del Presidente Berlusconi.

I comuni della Campania non pagano la società che raccoglie i rifiuti; i debiti, al momento, ammontano ad oltre 370 milioni di euro. Proseguendo in tal modo, tra breve si dovrà nuovamente tornare a portare i rifiuti all'estero o nelle regioni del nord.

Chiediamo, pertanto, al Governo quali provvedimenti intenda assumere per costringere i comuni a pagare la società che raccoglie i rifiuti e, soprattutto, per far sì che le discariche e gli inceneritori vengano realizzati in Campania.

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, consideriamo quanto lo Stato, tante volte vituperato, sta compiendo per risolvere il problema. Ebbene, la struttura commissariale, proprio per affrontare l'emergenza, prevede che la gestione delle cinque discariche aperte nel periodo maggio-giugno 2004 proseguirà fino ai primi mesi dell'anno in corso; nel frattempo, è stata autorizzata la costruzione di altre tre discariche, che si sostituiranno alle precedenti, la cui volumetria consentirà la loro utilizzazione limitandola al periodo strettamente necessario occorrente per la costruzione di termovalorizzatori. Si sta inoltre provvedendo all'individuazione di ulteriori siti in grado di consentire una soluzione del problema.

A seguito dell'incontro del 10 febbraio presso la prefettura di Napoli, è stato poi

individuato un sito alternativo a quello di località Tre Ponti; per tale sito, sempre nel comune di Montesarchio, in località Cantravo, è stata assicurata l'ultimazione dei lavori entro il 17 aprile.

Se è pur vero che il 28 febbraio chiuderà la discarica di Parapoti ed il 21 quella di Giuliano, la struttura commissariale sta cercando di far fronte all'emergenza proprio con l'apertura del sito di Montesarchio e con quello in località Basso dell'Olmo nel comune di Campagna.

Relativamente poi agli impianti di termovalorizzazione, è stato aperto il cantiere per la costruzione dell'impianto di Acerra e si sta definendo l'iter per la realizzazione dell'impianto di Santa Maria La Fossa: dovrebbero entrare in funzione entro il 2007, come gli altri che numerosi sono già in funzione nel centro e nel nord del paese, dove, giustamente, non hanno mai suscitato problemi di ordine pubblico. Fino a tale data, e nell'intento di risolvere i problemi inerenti allo stoccaggio delle balle, sono state già autorizzate le aree di stoccaggio di Villa Literno, Brezza e Fragneto Monforte; si prevede l'individuazione di ulteriori aree a tal fine.

Lo stato di emergenza è stato prorogato al 31 dicembre 2005; riguardo alle risorse finanziarie di recente attribuite alla struttura commissariale, si fa presente che, con ordinanza del Presidente del Consiglio, il Ministero dell'ambiente è stato autorizzato a trasferire al commissario delegato la somma di 5 milioni di euro.

Per quanto riguarda, inoltre, la situazione creditoria delle società affidatarie del servizio di smaltimento dei rifiuti dei comuni inadempienti, è stato disposto che il commissario delegato è autorizzato, previa diffida agli enti locali, a nominare commissari *ad acta* per il recupero delle somme dovute.

Infine, il Consiglio dei ministri, nella seduta dell'11 febbraio, ha approvato, su proposta del Presidente del Consiglio, un decreto-legge per fronteggiare la situazione emergenziale connessa allo smaltimento dei rifiuti in Campania. Viene previsto, fra l'altro, che con la massima celerità siano adottate le necessarie ini-

ziative di adeguamento tecnico-funzionale degli impianti per lo smaltimento dei rifiuti.

Ritengo che quanto ho testè dichiarato testimoni un grande impegno del Governo e del commissario di Governo per risolvere una questione che evidentemente l'ente regionale e gli enti locali non erano in grado di risolvere.

PRESIDENTE. L'onorevole Parolo ha facoltà di replicare.

UGO PAROLO. Signor Presidente, sono parzialmente soddisfatto della risposta del signor ministro, in quanto alcuni dati sono stati omessi; è vero che è stata autorizzata la costruzione di una discarica a Montesarchio ma, a fronte di 8 milioni e mezzo di metri cubi che erano necessari — secondo la stima dal commissario Catenacci — verranno realizzati 500 mila metri cubi, meno di un decimo. Quindi, si tratta solo di un palliativo, che non risolve il problema.

Dobbiamo chiamare le situazioni con il loro vero nome; il caso della Campania è non un'emergenza ma una colossale inefficienza, come ha ricordato lo stesso ministro. Sono d'accordo quando dichiara che è dovuto intervenire lo Stato; infatti, la nomina di un commissario prefettizio, da tale punto di vista, è emblematica. Esiste una sostanziale incapacità della classe politica campana ma anche della cittadinanza ad assumere decisioni necessarie per il bene comune; incapacità che viene sistematicamente alimentata da comitati di protesta e da quasi tutti i politici, da destra e da sinistra.

In tutto il mondo civile, seppur con le note difficoltà ricordate anche dal signor ministro, si riescono a realizzare discariche a norma di legge e termoinceneritori, mentre in Campania ciò non è possibile. Tale paralisi, comunque, sembra esistere solo in Campania, e di questa beneficiano soprattutto le organizzazioni criminali.

Voglio citare le parole del commissario di Governo, rilasciate al *Sole 24 Ore* il 3 febbraio 2005: «Quello che mi chiedo è perché tutta questa gente non ha mai

protestato per le centinaia di discariche abusive gestite dalla camorra, soprattutto nella zona tra Napoli e Caserta. Camorra che, evidentemente, ha tutto l'interesse di non farci fare nulla. Né le discariche, né, tantomeno, i termovalorizzatori ».

Il presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, onorevole Paolo Russo, inoltre, ha dichiarato che, per la criminalità organizzata, l'affare ammonta a 132 miliardi di euro all'anno. Peccato che, a queste dichiarazioni di principio, non sia seguito niente.

PRESIDENTE. Onorevole Parolo, concluda !

UGO PAROLO. Signor Presidente, tra pochi giorni chiuderanno, come ho ricordato, le due discariche, e non sarà più possibile smaltire i rifiuti; nel contempo, l'unico inceneritore in costruzione, ad Acerra, è vigilato giorno e notte dalle forze dell'ordine.

PRESIDENTE. Onorevole Parolo, bisogna che chiuda anche il suo intervento, oltre che le discariche... !

UGO PAROLO. Signor Presidente, l'unica cosa che non siamo disponibili ad accettare è la solita soluzione « a tarallucci e vino »: non possiamo più accettare, infatti, che, a causa dell'incapacità dei politici, della classe dirigente campana e della gente campana, tutte le altre regioni d'Italia debbano farsi carico di tale questione (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

(Presunte connivenze e coperture a favore degli autori del rogo di Primavalle — n. 3-04214)

PRESIDENTE. L'onorevole La Russa ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-04214 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 8*). Onorevole La Russa, le ricordo che ha un minuto di tempo a disposizione.

IGNAZIO LA RUSSA. Signor Presidente, cercherò di rispettare i tempi.

Nell'aprile del 1973, tre ragazzi, tre persone di sinistra, Lollo, Grillo e Clavo, si recarono di notte nell'abitazione di un modesto lavoratore del quartiere Primavalle, a Roma, e bruciarono la sua abitazione, uccidendo, carbonizzandoli, due figli del padrone di casa, Mario Mattei, ma restando impuniti.

Oggi, nessuno di loro tre è in carcere, e solo uno c'è stato per due anni. L'impunità è stata totale ed assoluta, e la copertura della loro impunità emerge ora in tutta la sua evidenza. Ciò che è più grave è che, ancora oggi, emerge la volontà di non fare piena luce su quello che accadde in quegli anni.

Pertanto, in maniera serena e tranquilla, pur con l'animo che ribolle, chiediamo al Governo di farci capire cosa potrà fare affinché siano individuate tutte le responsabilità che, all'interno delle istituzioni, consentirono tale impunità sulla vicenda del rogo di Primavalle. La magistratura farà il proprio lavoro; tuttavia, spetta al Governo ed al potere politico cercare di farci capire quali furono le deviazioni ed i percorsi che consentirono questa impunità.

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, l'opinione pubblica è stata particolarmente colpita dalle dichiarazioni su questa terribile vicenda. Ho avuto modo di dire, nella giornata di ieri, che si trattava di un'Italia in cui i ricchi uccidevano i poveri: le vittime, infatti, appartenevano ad una famiglia composta da otto persone, che abitava in un appartamento della periferia di Roma.

Vorrei preliminarmente fornire alcune informazioni. In realtà, Achille Lollo venne localizzato ed arrestato in Brasile nel 1993 e ne venne chiesto l'arresto provvisorio. Purtroppo, la domanda di estradizione fu respinta dal Brasile, dove

Lollo attualmente non è un rifugiato politico. L'estradizione, infatti, non venne respinta per motivi politici, ma sulla base di una valutazione giuridica compiuta dalle autorità brasiliane. Grillo e Clavo, invece, risultano latitanti; di uno dei due si sono perse le tracce, mentre l'altro era stato segnalato in Spagna, ma poi anche di questi si sono perse le tracce.

In novembre, è stato compiuto un ultimo tentativo, per via diplomatica, dal Ministero della giustizia per ottenere una revisione della posizione di Achille Lollo, che era stato localizzato, per l'appunto, in Brasile, ma all'ambasciata italiana in quel paese venne ribadita la contrarietà del Governo brasiliano alla sua estradizione.

Ciò solo per informare della situazione. Naturalmente, le ultime dichiarazioni — seppur contraddittorie — di Lollo circa tali responsabilità hanno messo in moto un meccanismo per cui la procura della Repubblica di Roma ha aperto un procedimento penale, che attualmente si trova nella fase delle indagini preliminari, riguardo le persone chiamate come complici da parte di Lollo. Sono successivamente emerse pubblicamente non solo complicità relative al fatto, ossia all'incendio ed alla morte dei due ragazzi, ma anche alle coperture, alle complicità ed alla rete di coloro che si sono dati da fare per far sfuggire alla giustizia italiana Lollo e i suoi complici.

Cosa può fare il Ministero dell'interno? Formalmente, la risposta è che finora non risulta che l'autorità giudiziaria abbia trasmesso una specifica delega di indagine alla polizia giudiziaria: ci attendiamo che ciò avverrà sulla base dell'indagine esperita. Al di là della risposta formale, credo di poter affermare che le competenze del Governo e del ministro dell'interno saranno messe in campo, perché l'emozione dell'opinione pubblica di fronte a tale avvenimento non può essere sottovalutata. La sete di giustizia e di verità rispetto a fatti che sono temporalmente lontani, ma ancora vicini all'emozione ed alla sensibilità degli italiani, rispetto sia alla ricerca della verità storica sia delle responsabilità, impegnerà al massimo il Governo nella

direzione che l'ordinamento permetterà di seguire, per ottemperare alle indicazioni ed alle richieste degli onorevoli interpellanti.

PRESIDENTE. L'onorevole La Russa ha facoltà di replicare.

IGNAZIO LA RUSSA. Signor ministro, la ringrazio. Non c'è da essere soddisfatti o insoddisfatti: c'è da rimanere attoniti per quello che — almeno oggi — tutti possono conoscere. C'è da rimanere attoniti per una vicenda che ha più di trent'anni, e che ha visto nell'arco di trent'anni susseguirsi connivenze incredibili: furono subito individuati i responsabili, pochi giorni dopo il fatto e tutti e sei, anche quelli individuati oggi da Lollo, furono interrogati dalla polizia. Solo tre di essi, e solo in secondo grado, furono condannati per il reato di omicidio colposo, quasi si trattasse di un incidente stradale! Gli altri tre rimasero nel ruolo di testimoni. I giornali (non solo *l'Unità*, *l'Avanti* e *il Manifesto*, ma anche *il Messaggero* ed altri) scrissero impunemente, per mesi, che si trattava di « una faida tra missini »; gettarono fango sulla memoria di due innocenti carbonizzati e sul dolore della loro famiglia. Esponenti di primissimo piano della sinistra — e non solo della sinistra — diedero solidarietà e gridarono all'innocenza degli imputati e degli arrestati, addirittura accusando di manovre tese a chissà quale destabilizzazione.

Oggi non è finita: vi è ancora qualcuno che crede al « silenzio ideologico »; vi è ancora qualcuno che solidarizza nella sostanza con i comportamenti di allora; vi è addirittura, l'interessato, il colpevole, che può impunemente, dalla televisione, affermare ancora: « i Mattei si diedero fuoco da soli »! Neanche la magistratura più politicizzata credette a tale fandonia, pur se credette all'omicidio colposo!

Credo pertanto che questo nuovo insulto, questo insulto abietto e lurido, di gettare nuovo dolore nel cuore della famiglia Mattei e di dare discredito alla memoria di due giovani uccisi senza ragione, perché innocenti, debba far reagire

le autorità, facendo in modo che, pur ricercando una memoria condivisa, si faccia pagare tutto ciò che la giustizia impone si paghi, per casi come questi (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza Nazionale e di Forza Italia*)!

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,55, è ripresa alle 16.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

Comunicazione del risultato della votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 9, del regolamento:

Presenti e votanti 246

Ha ottenuto voti: Francesco Paolo Lucchese 143.

Voti dispersi 2
Schede bianche 90
Schede nulle 11

Proclamo eletto Segretario di Presidenza il deputato Lucchese (*Applausi*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbondanzieri Marisa
Adduce Salvatore
Airaghi Marco
Albonetti Gabriele
Alboni Roberto
Alfano Gioacchino
Amato Giuseppe
Amici Sesa
Anedda Gian Franco

Azzolini Claudio
Baiamonte Giacomo
Bandoli Fulvia
Banti Egidio
Barbieri Antonio
Barbieri Emerenzio
Battaglia Augusto
Bellillo Katia
Bellini Giovanni
Benedetti Valentini Domenico
Bertucci Maurizio
Bettini Goffredo Maria
Bianchi Dorina
Bianchi Clerici Giovanna
Bianco Gerardo
Bimbi Franca
Biondi Alfredo
Boccia Antonio
Bolognesi Marida
Bressa Gianclaudio
Bricolo Federico
Brugger Siegfried
Bruno Donato
Buglio Salvatore
Burani Procaccini Maria
Burtone Giovanni Mario Salvino
Cabras Antonello
Caligiuri Battista
Caparini Davide
Carboni Francesco
Cardiello Franco
Carlucci Gabriella
Carra Enzo
Carrara Nuccio
Castellani Carla
Cazzaro Bruno
Cennamo Aldo
Ceremigna Enzo
Chianale Mauro
Cima Laura
Cola Sergio
Coluccini Margherita
Conti Riccardo
Cordoni Elena Emma
Cossiga Giuseppe
Cossutta Armando
Cossutta Maura
Costa Raffaele
Crisci Nicola
D'Agrò Luigi
D'Alia Giampiero
de Ghislanzoni Cardoli Giacomo

De Laurentiis Rodolfo
Delbono Emilio
Dell'Anna Gregorio
De Luca Vincenzo
De Simone Alberta
Di Giandomenico Remo
Di Serio D'Antona Olga
Di Virgilio Domenico
Drago Filippo Maria
Duca Eugenio
Dussin Guido
Ercole Cesare
Falanga Ciro
Fallica Giuseppe
Falsitta Vittorio Emanuele
Finocchiaro Anna
Floresta Ilario
Fluvi Alberto
Fontana Gregorio
Fontanini Pietro
Foti Tommaso
Franci Claudio
Fumagalli Marco
Galante Severino
Galli Daniele
Galli Dario
Gambini Sergio
Garagnani Fabio
Gasperoni Pietro
Gastaldi Luigi
Germanà Basilio
Giacco Luigi
Gironda Veraldi Aurelio
Giulietti Giuseppe
Grandi Alfiero
Grillini Franco
Grillo Massimo
Guerzoni Roberto
Iannuzzi Tino
Innocenti Renzo
Jacini Giovanni
Jannone Giorgio
Kessler Giovanni
Ladu Salvatore
La Grua Saverio
Lainati Giorgio
Lavagnini Roberto
Leccisi Ivano
Lenna Vanni
Leone Anna Maria
Leone Antonio
Leoni Carlo

Lettieri Mario
Liotta Silvio
Losurdo Stefano
Lucchese Francesco Paolo
Lucidi Marcella
Lumia Giuseppe
Lupi Maurizio Enzo
Lusetti Renzo
Lussana Carolina
Maggi Ernesto
Magnolfi Beatrice Maria
Mancini Giacomo
Mancuso Filippo
Mancuso Gianni
Maninetti Luigi
Mantovani Ramon
Manzini Paola
Marcora Luca
Mariani Paola
Marinello Giuseppe Francesco Maria
Marino Mauro Maria
Marras Giovanni
Martella Andrea
Mascia Graziella
Masini Mario
Massidda Piergiorgio
Maurandi Pietro
Mauro Giovanni
Mazzocchi Antonio
Mazzoni Erminia
Meduri Luigi Giuseppe
Melandri Giovanna
Mereu Antonio
Michelini Alberto
Migliori Riccardo
Milanato Lorena
Milanese Guido
Milioto Vincenzo
Minoli Rota Fabio Stefano
Misuraca Filippo
Monaco Francesco
Mondello Gabriella
Montecchi Elena
Mormino Nino
Moroni Chiara
Muratori Luigi
Napoli Angela
Napoli Osvaldo
Naro Giuseppe
Nicolosi Nicolò
Nicotra Benedetto
Nigra Alberto

Onnis Francesco
Ottone Rosella
Pacini Marcello
Palma Nitto Francesco
Palmieri Antonio
Palumbo Giuseppe
Panattoni Giorgio
Paoletti Tangheroni Patrizia
Paolone Benito
Parisi Arturo Mario Luigi
Paroli Adriano
Parolo Ugo
Patarino Carmine Santo
Pepe Antonio
Peretti Ettore
Perrotta Aldo
Piglionica Donato
Pinto Maria Gabriella
Polledri Massimo
Porcu Carmelo
Preda Aldo
Provera Marilde
Quartiani Erminio Angelo
Raffaldini Franco
Ranieli Michele
Rava Lino
Reduzzi Giuliana Ria Lorenzo
Ricciuti Riccardo
Rivolta Dario
Romano Francesco Saverio
Romele Giuseppe
Rotundo Antonio
Ruggia Antonio
Russo Antonio
Russo Spena Giovanni
Ruzzante Piero
Sandri Alfredo
Santori Angelo
Sanza Angelo
Saponara Michele
Sardelli Luciano Mario
Saro Giuseppe Ferruccio
Sasso Alba
Savo Benito
Scherini Gianpietro
Schmidt Giulio
Sedioli Sauro
Spina Diana Domenicantonio
Stagno d'Alcontres Francesco
Sterpa Egidio
Stradella Francesco
Stradiotto Marco

Stucchi Giacomo
Susini Marco
Tabacci Bruno
Taborelli Mario Alberto
Tanzilli Flavio
Tarantino Giuseppe
Tarditi Vittorio
Tassone Mario
Tedeschi Massimo
Tidei Pietro
Tolotti Francesco
Valpiana Tiziana
Ventura Giacomo Angelo Rosario
Vertone Saverio
Viale Eugenio
Viceconte Guido
Vigni Fabrizio
Villetti Roberto
Violante Luciano
Vito Alfredo
Vito Elio
Volontè Luca
Zacchera Marco
Zama Francesco
Zanella Luana
Zanetta Valter
Zanotti Katia
Zunino Massimo

Sono in missione:

Alemanno Giovanni
Amoruso Francesco Maria
Aprea Valentina
Armosino Maria Teresa
Baccini Mario
Baldi Monica Stefania
Berlusconi Silvio
Berselli Filippo
Bianchi Giovanni
Bindi Rosy
Bonaiuti Paolo
Bono Nicola
Bova Domenico
Brancher Aldo
Buontempo Teodoro
Buttiglione Rocco
Cannella Pietro
Cè Alessandro
Cicu Salvatore
Contento Manlio
Cusumano Stefano

De Brasi Raffaello
 Deiana Elettra
 Delfino Teresio
 Dell'Elce Giovanni
 Di Teodoro Andrea
 Dozzo Gianpaolo
 Fini Gianfranco
 Fiori Publio
 Fragalà Vincenzo
 Frigato Gabriele
 Galati Giuseppe
 Galvagno Giorgio
 Gasparri Maurizio
 Giorgetti Giancarlo
 Giovanardi Carlo
 Intini Ugo
 La Malfa Giorgio
 Landi di Chiavenna Gian Paolo
 Mariani Raffaella
 Maroni Roberto
 Martinat Ugo
 Martino Antonio
 Martusciello Antonio
 Marzano Antonio
 Matteoli Altero
 Miccichè Gianfranco
 Molgora Daniele
 Motta Carmen
 Mussi Fabio
 Pecoraro Scanio Alfonso
 Pecorella Gaetano
 Pescante Mario
 Pinotti Roberta
 Pisanu Beppe
 Pistone Gabriella
 Possa Guido
 Prestigiacomo Stefania
 Ramponi Luigi
 Rossi Guido Giuseppe
 Santelli Jole
 Scajola Claudio
 Scarpa Bonazza Buora Paolo
 Selva Gustavo
 Sgobio Cosimo Giuseppe
 Spini Valdo
 Stefani Stefano
 Strano Nino
 Tremaglia Mirko
 Tuccillo Domenico
 Urbani Giuliano
 Urso Adolfo
 Valducci Mario

Valentino Giuseppe
 Viespoli Pasquale
 Vietti Michele Giuseppe
 Vitali Luigi

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armani, Ballaman, Enzo Bianco, Boato, Colucci, Giordano, Manzini, Moroni, Rosso, Saponara, Sospiri, Stucchi, Tanzilli, Taormina, Tassone, Tortoli, Viceconte e Violante sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

Discussione della mozione Violante ed altri n. 1-00420 presentata a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, nei confronti del ministro delle infrastrutture e dei trasporti (ore 16,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Violante ed altri n. 1-00420, presentata a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, nei confronti del ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è pubblicato in calce al resoconto della seduta di ieri.

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali della mozione.

È iscritto a parlare l'onorevole Vigni, che illustrerà anche la mozione Violante ed altri n. 1-00420. Ne ha facoltà.

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, una mozione di sfiducia nei confronti di un ministro non si presenta a cuor leggero e noi non l'abbiamo presentata a cuor leggero. La mozione di sfiducia è un atto serio e impegnativo e di ciò siamo perfettamente consapevoli.

Al tempo stesso, la nostra mozione di sfiducia nasce da due convinzioni. La prima convinzione è che quanto avvenuto in quei tre giorni della fine di gennaio sulla Salerno-Reggio Calabria non è degno di un paese civile. L'altra nostra convinzione è che il ministro Lunardi sia inadeguato a svolgere il suo ruolo. Sia chiaro: parlando di quanto avvenuto sulla Salerno-Reggio Calabria, non vi è da parte nostra alcuna demagogia.

Sappiamo anche noi che nevicata, per così dire, sia con i Governi di destra sia con quelli di sinistra; sappiamo anche noi che, quando nevicata, sono spesso inevitabili profondi disagi per chi viaggia e sappiamo anche noi che, in queste difficili situazioni, è assolutamente necessario il rispetto delle regole da parte degli automobilisti. Aggiungo che, in questo senso, sarebbe sbagliato ogni messaggio di deresponsabilizzazione.

Tuttavia, la questione che abbiamo avuto sotto gli occhi è un'altra: ciò che è successo sulla Salerno-Reggio Calabria il 26, 27 e 28 gennaio è considerato dal Governo qualcosa di normale e accettabile? È stato fatto tutto ciò che si doveva per evitare il caos? Qualcuno, dai banchi del Governo, ha il coraggio di dire che sia stato così? E se, invece — come noi riteniamo — vi sono state gravi inefficienze e gravi responsabilità, cosa non ha funzionato e di chi sono le responsabilità? È possibile che, anche stavolta, nessuno paghi per i suoi errori e che si assista al solito scaricabarile?

Vorrei ricordare, tra l'altro, che la nevicata ha colpito anche molte altre strade di competenza delle province e dei comuni: non solo in quelle arterie non si è verificata una situazione di blocco così grave come quella sulla Salerno-Reggio Calabria, ma nessuno degli amministratori

provinciali e locali si è permesso il lusso di affermare: io non c'entro nulla, non tocca a me affrontare questi problemi.

Abbiamo avuto, invece, per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, una situazione surreale. Il Presidente del Consiglio ha detto che il Governo non ha responsabilità. Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha detto: io non c'entro. Il presidente dell'ANAS ha detto: l'ANAS non ha nulla da addebitarsi. La Protezione civile ha sostenuto di aver dovuto fare un passo indietro. La nostra domanda è: stiamo scherzando?

Abbiamo letto increduli la risposta sprezzante che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha reso al quotidiano *Libero*. Intervistato da quel quotidiano, il ministro ha detto: io sono il ministro delle infrastrutture, non delle nevicata e — ha aggiunto — questi problemi non sono di competenza del mio Ministero. Non sono di competenza del suo Ministero, ingegner Lunardi? Lei non solo ha il compito di vigilanza sull'ANAS, che è l'ente che gestisce la Salerno-Reggio Calabria, ma le ricordo che il suo Ministero è anche il Ministero dei trasporti, che ha tra le sue competenze la gestione tecnico-operativa, la circolazione dei veicoli e le competenze sulla sicurezza. Lei, dunque, non può dire che questi problemi non sono di sua competenza.

Ma c'è di più. Non vi sono state solo quelle gravi inefficienze e responsabilità il 26, il 27 e il 28 gennaio sulla Salerno-Reggio Calabria. Già un anno fa, tra gennaio e febbraio 2004, erano avvenuti episodi simili. Anche allora vi furono nevicata abbondanti, blocchi sulle reti autostradali, ritardi e inefficienze molto gravi che furono evidenziati da tutti — lo sottolineo: da tutti — e tutti allora dissero che così non si poteva andare avanti, che non doveva più succedere e che era una lezione da apprendere.

Proprio per questa ragione, nel luglio 2004 la Commissione ambiente e lavori pubblici della Camera aveva approvato all'unanimità, su proposta, peraltro, del suo presidente, l'onorevole Armani, una risoluzione che impegnava il Governo a

dare vita in tempi rapidi ad un coordinamento operativo per affrontare situazioni di emergenza sulla viabilità nazionale a fronte di eventi legati anche a calamità naturali. Era il luglio 2004 e si riteneva improcrastinabile l'istituzione di tale coordinamento operativo.

Ebbene, a fine gennaio 2005, a fronte di quegli eventi, peraltro largamente previsti e prevedibili, il centro di coordinamento operativo non era stato ancora istituito e non è stato ancora istituito. Il decreto interministeriale non era stato ancora adottato.

Riproponiamo la nostra domanda perché non abbiamo avuto risposta: perché, a distanza di un anno dagli eventi che già avevano provocato gravi disagi sulle autostrade del centro-nord e a distanza di sei mesi da una importante risoluzione approvata dal Parlamento, il Governo non ha mantenuto quegli impegni? Chi dobbiamo ringraziare? Di chi sono le responsabilità?

Già questi due fatti basterebbero per spiegare il nostro giudizio sulla gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tuttavia, vi sono altri due fatti che voglio tornare ad evidenziare. Il primo è che francamente è insopportabile che da parte del ministro si continui a raccontare bugie su bugie sulle cosiddette grandi opere, proprio mentre ormai sono chiari a tutti il fallimento delle promesse fatte nel 2001, la mancanza spaventosa di risorse finanziarie per attuare il piano delle grandi opere della « legge obiettivo » e i ritardi impressionanti nei tempi di attuazione di tale piano.

Perché, signor ministro, continua a raccontare bugie? Ad esempio, per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, il ministro Lunardi ha ripetuto anche in quei giorni, a fronte dei disagi avvenuti, un ritornello a lui molto caro: prima di me, prima di noi, non era stato fatto nulla, ho trovato il deserto, ora la situazione si è radicalmente trasformata.

Signor ministro, queste sono bugie e lei lo sa.

Lo sa perché lo testimonia lo stesso rapporto sull'attuazione della « legge obiet-

tivo » che il suo Ministero ha fornito al Parlamento alcune settimane fa. Ad esempio, per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, il cui intero percorso è di 443 chilometri, fra il 1997 e il 2002 — dunque per decisione del precedente Governo — erano stati finanziati ed avviati interventi per oltre 200 chilometri, esattamente 213, se non sbaglio. Sappiamo bene anche noi che quei lavori andavano avanti con eccessiva lentezza, ma questi erano i finanziamenti e gli interventi già avviati prima che lei si trovasse a ricoprire il ruolo di ministro dei trasporti e delle infrastrutture. Ebbene, l'attuale Governo, in quasi quattro anni, ha appaltato due lotti per un totale di 58 chilometri. Di questi due lotti uno solo, pari a 28 chilometri, ha i cantieri aperti ed i lavori procedono lentamente. Se arriveranno le risorse finanziarie sarà appaltato anche un terzo maxi lotto di altri 20 chilometri: in totale si tratterebbe di 80 chilometri circa.

Signor ministro, la nostra non è una sfida perché, francamente, faremmo tutti una brutta figura di fronte agli italiani a dire che il nostro Governo aveva fatto abbastanza. No, anche il nostro Governo precedente non aveva fatto abbastanza e noi non siamo soddisfatti di ciò che era stato fatto in quegli anni nei quali, peraltro, erano stati finanziati ed avviati lavori su 200 chilometri. Tuttavia, lei non può dire, avendo finora appaltato solo 58 chilometri, che prima di lei ci fosse il deserto e non fosse stato fatto niente per la Salerno-Reggio Calabria e che ora, invece, la situazione si sarebbe miracolosamente rovesciata. Quanto diciamo per la Salerno-Reggio Calabria vale anche per l'insieme delle altre infrastrutture nazionali.

Chiunque può sbagliare: può sbagliare un amministratore locale, può sbagliare un presidente di regione, può sbagliare un Presidente del Consiglio. Avevamo apprezzato le parole del Vicepresidente del Consiglio Follini che, dopo quei gravi disagi sulla Salerno-Reggio Calabria, aveva chiesto scusa agli italiani. Può sbagliare, ingegner Lunardi, anche un ministro. Ciò che, invece, un ministro non può fare è essere sprezzante verso i propri cittadini. Un

ministro non può permettersi di dire — come lei ha fatto — che i cittadini italiani sono « affetti da lamentite », tanto meno può dirlo dopo i gravissimi disagi che migliaia di cittadini hanno dovuto vivere, bloccati per ore ed ore sulla Salerno-Reggio Calabria. Lei, nella sua intervista a *Liberò*, ha avuto il coraggio di dire che gli italiani sarebbero « affetti da lamentite ».

Ho già detto durante l'audizione, e vorrei ripeterlo in questa sede, come abbiamo colpito me ed altri colleghi le parole pronunciate dal leader del Governo spagnolo Zapatero in risposta ad un'intervista. Un giornalista chiedeva al primo ministro spagnolo: perché lei è così gentile? La risposta di Zapatero in quell'occasione è stata: perché i cittadini già ci devono sopportare, ci mancherebbe pure che non fossimo gentili verso di loro. La gentilezza, signor ministro, per chi ha un importante incarico pubblico non è solo una pur necessaria virtù privata. La gentilezza per chi ha un incarico pubblico è, innanzitutto, sapere cos'è l'etica della responsabilità, cos'è il senso dello Stato, cos'è il rispetto dei cittadini.

Lei, ci dispiace ribadirlo in questa occasione, ha dimostrato di non avere la capacità di gestire il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è un ministero assai importante. Voglio sottolineare che il nostro giudizio non nasce solo da quanto avvenuto in quei giorni sulla Salerno-Reggio Calabria o dal fallimento impressionante degli impegni che il suo Governo aveva annunciato agli italiani per quanto riguarda le infrastrutture. Il nostro giudizio nasce anche dal fallimento, sempre più evidente agli italiani, riguardo alla politica dei trasporti: mi riferisco, in particolare, a quanto avviene in questi giorni nel sistema ferroviario ed ai gravissimi disagi per i milioni di pendolari, a quanto avviene in questi giorni nelle nostre città bloccate e soffocate dall'inquinamento e dal traffico a fronte di una clamorosa assenza di politica del Governo.

Dispiace dirlo, ma il nostro giudizio, e dunque la nostra mozione di sfiducia, nasce anche dalla constatazione di come lei non abbia, da un lato, le capacità per

gestire un Ministero così importante e, dall'altro, l'etica della responsabilità, il senso dello Stato ed il rispetto per i cittadini (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*)!

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Realacci, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Pappaterra, al quale ricordo che ha otto minuti a disposizione. Ne ha facoltà.

DOMENICO PAPPATERRA. Di fronte alla situazione che si è verificata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria nei giorni 26, 27 e 28 gennaio 2005, il Governo ha ritenuto di individuare, tra le cause, in primo luogo la straordinarietà dell'evento, per la sua estensione ed anche per la sua durata; in secondo luogo, il mancato ricorso all'uso delle catene da parte di numerosi automobilisti, resisi colpevoli di non aver seguito i canali di informazione; infine, il fatto che l'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria non è un asse autostradale. Questa è una posizione che denota uno scarso senso di responsabilità e che alla fine, com'è sempre accaduto nel nostro paese, finisce per trasformare in responsabili le vittime di quanto successo.

Vorrei ripercorrere la vicenda con un approccio laico, come ci ha chiesto il ministro Lunardi nel corso della sua audizione presso le Commissioni riunite ambiente e trasporti della Camera, qualche settimana fa. Vorrei farlo, signor ministro, senza preconcetti di sorta, come peraltro ho già fatto anche in Commissione. Quanto alla straordinarietà della nevicata, è giusto precisare, signor ministro, che l'arrivo della neve in forma così copiosa era stato ampiamente previsto dai meteorologi, i quali già nelle 48 ore precedenti a quell'evento avevano segnalato forti neviccate a quote collinari. Noi sappiamo peraltro come oggi le previsioni meteo siano molto mirate, quanto ai luoghi e quanto alla tempistica di accadimento; pertanto, il loro livello di attendibilità è ormai molto alto nel nostro paese, soprat-

tutto se riferito alle ultime 24-36 ore. Dunque, il primo interrogativo è il seguente: perché non si è intervenuti con tempestività per prevenire quell'evento?

Anche se prendiamo atto del lavoro incessante e faticoso di tutti gli operatori coinvolti nell'opera di soccorso, resta tuttavia intatta la nostra convinzione, signor ministro, che non tutto è andato nella direzione giusta, se alla fine centinaia di mezzi si sono bloccati per 48 ore su quel tratto autostradale, che già non è percorribile — lei lo sa — in condizioni normali. Lei sa, signor ministro, che il tratto da Lauria a Sicignano non è percorribile neanche in condizioni normali; figuriamoci nella situazione del 26 gennaio e dei giorni a seguire! Per questo motivo, avremmo gradito — peraltro il ragionamento non è rivolto solo a lei, signor ministro — che, anziché dar vita, com'è avvenuto in quelle ore, ad un colpevole scarico di responsabilità, si fossero adottati i provvedimenti adeguati alla situazione, magari anche ammettendo eventuali colpe nei ritardi, qualora ci fossero stati, ed operando dunque per rimuovere tutti gli ostacoli che impedivano la circolazione.

Mai come in questo caso — lo dico anche a tanti suoi colleghi, signor ministro, che sono seduti ai banchi del Governo — l'opposizione non c'entra nulla. Non ha fatto nulla e non ha detto nulla! Infatti i protagonisti in quella fase sono stati, nell'ordine, il responsabile nazionale del dipartimento di Protezione civile, dottor Bertolaso, il quale si è dichiarato in quelle ore subito amareggiato, perché, pur avendo il suo dipartimento lanciato in tempo utile il segnale di allerta, nessuno lo aveva raccolto. A chi si riferiva, signor ministro, il dottor Bertolaso? Forse ce l'aveva con chi non aveva controfirmato il decreto che istituisce presso il Ministero dell'interno un centro di coordinamento nazionale per fronteggiare le situazioni di difficoltà in materia di viabilità? Tale decreto, infatti, è stato pubblicato solo il 2 febbraio.

Molti pensano, signor ministro, che il dottor Bertolaso ce l'avesse con lei; sarebbe quindi il caso che lei ci chiarisse questo aspetto.

Poi hanno proseguito i prefetti di Potenza e di Salerno i quali, senza mezzi termini, hanno dichiarato, il primo, che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria era stata chiusa con ritardo, e il secondo, che la sospensione della circolazione sull'autostrada doveva essere disposta direttamente dall'ente proprietario, cioè l'ANAS. Poi, signor ministro e colleghi, ad aumentare ulteriormente la tensione ci ha pensato la deputata, onorevole Garnerò Santanché del gruppo di Alleanza Nazionale che, in quelle ore, si è sentita in dovere di chiedere il commissariamento dell'ANAS, forse per altre ragioni, per mettere fine, a suo giudizio, al caso organizzativo e gestionale di quell'ente.

Infine, come ricordato prima dal collega Vigni, il Vicepresidente del Consiglio, l'onorevole Follini, nel tentativo di frenare la crescente indignazione sviluppata nel paese per quanto stava avvenendo, ha ritenuto, giustamente, di chiedere scusa agli automobilisti intrappolati sulla Salerno-Reggio Calabria e di assumere un impegno a potenziare quei servizi che possano, nel futuro, impedire disagi analoghi.

Di fronte a questo quadro, riteniamo che il ministro delle infrastrutture, titolare delle funzioni relative alla viabilità sulla rete stradale statale, avrebbe potuto assecondare l'opera incessante del personale dell'ANAS e della polizia stradale, che aveva posto in atto tutte le azioni per sbloccare la situazione (come si evince, peraltro, dalla relazione che il presidente dell'ANAS, Tozzi, ha reso al Senato), e che anche noi ringraziamo pubblicamente per il loro infaticabile lavoro.

Invece, signor ministro, me lo lasci dire, anche lei si è iscritto allo spettacolo dello scaricabarile, dichiarando in palese contraddizione, da un lato, che anche lei avrebbe aperto un'inchiesta immediata per accertare le responsabilità, salvo poi, dall'altro, scaricare tutte le responsabilità sui camionisti e sugli automobilisti che non

avevano catene a bordo e che non avevano seguito le segnalazioni del CIS e di Isoradio.

Come ho affermato in Commissione, signor ministro (lo ribadisco in questa sede), il segnale di Isoradio dopo la Roma-Caserta, in direzione sud, non è più raggiungibile e, quindi, sarebbe il caso che si provvedesse anche in questa direzione. Va anche detto che, in quella tempesta di neve largamente annunciata, forse, si è pure avventurato qualche incauto automobilista senza catene, ma la maggior parte di quella gente si trovava in quelle ore su quel tratto autostradale per ragioni oggettive di lavoro e di necessità.

Vi erano tanti meridionali, signor ministro, che si recavano al nord per andarsi a curare, perché al sud non vi sono centri di eccellenza o perché non possono permettersi di pagare il biglietto aereo da Lamezia Terme a Milano, perché la compagnia di bandiera pratica cifre esorbitanti. Vi erano tanti camionisti che trasportano quotidianamente i prodotti delle aziende agroalimentari, quelle ancora rimaste in vita del Mezzogiorno d'Italia (spesso i tempi per arrivare al nord sono pazzeschi). Molto probabilmente vi è stata anche un'azione incauta da parte loro, ma giudichiamo molto superficiali alcune affermazioni che hanno richiamato queste responsabilità.

È stato, inoltre, giustamente rilevato da lei, signor ministro, che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria non è un asse autostradale sia perché non rispetta le attuali norme CNR, sia perché è stata progettata e realizzata tra gli anni Sessanta e Settanta, senza barriere e senza caselli di entrata e di uscita. Da parte nostra, me lo lasci dire, esprimiamo l'orgoglio che un ministro socialista e un grande meridionalista, come il compianto onorevole Giacomo Mancini, si sia battuto in quegli anni per la realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, attraverso un tracciato sicuramente più difficoltoso rispetto agli altri, ma che ha tolto dall'isolamento centinaia di comuni delle aree interne.

Oggi tutti siamo consapevoli che quel tratto va ammodernato, signor ministro, e

a noi sta bene (mi riferisco anche alla strategia posta in campo dai maxi lotti), purché il tutto avvenga in forme di regolarità e senza creare ulteriori disagi e, soprattutto, sbloccando molti cantieri, come quello della Sibari-Cosenza, che è stato sospeso da due anni dalla Direzione distrettuale antimafia di Catanzaro e che ancora oggi è bloccato con la chiusura dell'uscita di Spezzano Terme e con l'apposizione di un limite di velocità di 60 chilometri che crea solamente disagi alla circolazione.

Per queste ragioni, signor ministro, le dico, con molto senso di responsabilità, che, forse, si poteva fare molto di più; anche in queste ore, lei lo sa, sta nevica su quel tratto autostradale e tutto funziona bene.

Se funziona bene è perché, forse, la lezione di gennaio è servita a tutti ed ecco perché la responsabilità alla quale lei è stato richiamato è una responsabilità oggettiva che fa capo al suo dicastero.

È per tali ragioni che riteniamo che da questa vicenda si possano trarre i giusti insegnamenti soprattutto per il futuro (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-socialisti democratici italiani*)!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Gibelli, al quale ricordo che ha a disposizione sei minuti di tempo. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, signor ministro Lunardi, onorevoli colleghi, devo dire che, dalle parole ascoltate finora con riferimento alle ragioni sottese alla mozione presentata dal presidente del gruppo dei Democratici di sinistra, onorevole Violante, si evince con chiarezza la natura strumentale di tale iniziativa.

Il sapore della mozione è squisitamente politico e non è limitato, evidentemente, ai fatti che hanno coinvolto la Salerno-Reggio Calabria; si tratta di un giudizio politico complessivo sull'attività del ministro Lunardi.

Rispetto a tale punto, respingiamo ogni addebito, in quanto varrebbe la pena — e oggi forse se ne presenta l'occasione — di

dire al paese come effettivamente abbiamo trovato la situazione delle infrastrutture e dei trasporti nel 2001. Probabilmente si dimentica che abbiamo ereditato un sistema nel quale strade, autostrade, ferrovie, corridoi internazionali, porti ed aeroporti erano in una situazione drammatica.

Oggi si attribuisce a noi la responsabilità di situazioni di emergenza che, in molte occasioni, si sono presentate durante il Governo di centrosinistra ma che, per ragioni strumentali, politiche e di opportunismo, sono state giustificate perché i ministri erano altri.

Dunque, ereditando una situazione così drammatica, abbiamo messo mano ad una riforma — che porta il suo nome, signor ministro: mi riferisco alla legge obiettivo —, che ha introdotto un principio nuovo, un principio di efficienza rispetto a tutti quegli strumenti assolutamente inefficaci proposti dal centrosinistra nella scorsa legislatura, legati anche ad un atteggiamento rinunciatario nei confronti dell'Europa. Infatti, abbiamo ereditato una situazione di svantaggio rispetto all'asse franco-tedesco che ipotizzava a nord delle Alpi un corridoio antagonista a quello che noi abbiamo chiamato «corridoio 5» e che sostanzialmente consiste nella reinfrastrutturazione padana, dunque dell'area produttivamente più importante del paese.

A seguito di questo atteggiamento remissivo in Europa, oggi ci troviamo di fronte ad un giudizio politico, in quanto tutto ciò che sarebbe da imputare ai Governi di centrosinistra viene invece attribuito a noi. Questo Governo ha finalmente aperto i cantieri, ha dato il via agli investimenti relativi alla rete ferroviaria, rinnovando un parco rotabile vecchio di cinquant'anni.

È troppo semplice, dopo anni di malgoverno, scaricare le proprie responsabilità su un ministro che, invece, ha introdotto strumenti nuovi rispetto al sistema inefficiente che abbiamo ereditato. Oggi, paradossalmente, ci viene chiesto di presentare il conto.

Tuttavia, si tratta di un conto che non intendiamo pagare perché i cantieri oggi aperti sono sotto gli occhi di tutti i citta-

dini, che possano verificare personalmente. A loro, quindi, rimandiamo il giudizio sulla mozione di sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Banti, al quale ricordo che ha a disposizione undici minuti. Ne ha facoltà.

EGIDIO BANTI. Signor Presidente, signor ministro, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, nevicata, Governo ladro! No, signor ministro, non è questo il nostro argomento, checché ne dicano e ne scrivano — gli organi di stampa compiacenti con le posizioni del Governo. Comprendiamo benissimo che non si può prendere spunto da una nevicata o da un qualunque evento atmosferico per rovesciare un Governo, quindi neppure un ministro. Tuttavia, non si può nemmeno non tenere conto di quanto avviene complessivamente nel paese.

La nostra mozione di sfiducia non è rivolta neppure verso la persona Lunardi; è rivolta verso un progetto politico che, sin dalla costituzione di questo Governo, si è sostanziata nella nomina dell'ingegnere Lunardi a ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La chiamata di un tecnico autorevole e di fama prestigiosa alla direzione di un organismo politico così importante e significativo, fra l'altro riorganizzato rispetto ai governi precedenti, aveva nella logica del Presidente del Consiglio, al momento della formazione del Governo, una valenza ben precisa ed importante. Mi riferisco all'obiettivo di invertire l'atteggiamento generale e, quindi, la funzionalità generale del sistema dei trasporti italiano, ovviamente migliorandola. Si intendeva dare il via alle grandi opere, ma anche riallacciare — almeno questa era l'intenzione — più di quanto avvenuto in passato, il rapporto di fiducia tra i cittadini ed il sistema dei servizi pubblici che ineriscono al settore delicatissimo e strategico dei trasporti. Infatti, tale settore assume particolare importanza per un paese confor-

mato come l'Italia, ma ovviamente tale considerazione varrebbe per qualunque altro paese.

Ebbene, la nevicata di qualche settimana or sono, al di là della sua prevedibilità e delle sue caratteristiche, in qualche modo ha fatto traboccare il vaso. Quella neve, scioltasi in acqua, ha fatto fuoriuscire l'acqua di una situazione che tutti i giorni è di fronte a noi, come persone.

Signor ministro, personalmente raggiungo Roma in treno dalla mia terra, non troppo lontana da qui. Pertanto settimanalmente — ma vorrei dire quotidianamente — ascolto i commenti di persone non appartenenti all'area di centrosinistra, o perlomeno che non vi appartengono nella stragrande maggioranza.

ALFREDO BIONDI. Meno male!

EGIDIO BANTI. Ma no! Se lo fossero, allora sì che potreste dire meno male!

Bisognerebbe sapere quanto viene detto negli scompartimenti dei treni, bloccati a 300 metri dalle stazioni, mentre i controllori, che pure fanno il loro dovere, non sanno quali pesci prendere e cercano di impedire con forza ai viaggiatori di scendere a terra. In realtà, dovrebbe essere permesso di scendere a terra, perché altrimenti si tratterebbe di sequestro di persona; sono stato personalmente protagonista di un fatto del genere solo 15 giorni fa. Ebbene, tali commenti sono all'ordine del giorno e sotto gli occhi di tutti.

Si dice che il ministro non è responsabile delle singole situazioni, come il funzionamento di un locomotore, di una carrozza o dei pannelli a messaggio variabile collocati sull'autostrada.

E no, signor ministro! È vero che lei non è materialmente responsabile di ogni singolo comportamento e di ogni singola funzionalità, ma lo è — e vivaddio se non lo fosse! — delle funzioni di indirizzo ed organizzazione di un sistema. Quindi, quando esse fanno — questi sì! — acqua un po' da tutte le parti ed ogni giorno arrivano le segnalazioni di disservizi, incoerenze e difficoltà, è difficile non attribuire

tali responsabilità, su cui il Parlamento deve discutere, a chi proprio nell'ambito di un progetto politico ben preciso, legato alla formazione di questo Governo, venne preposto a tali funzioni. Chi è stato investito di tali responsabilità deve trarre le conseguenze.

Non sono molti i casi di ministri nella storia repubblicana che hanno lasciato il loro incarico. In qualche caso, ciò è accaduto per ragioni di carattere personale. Mi riferisco, ad esempio, alle dimissioni del ministro Piccioni, nella cosiddetta « prima Repubblica », a seguito dell'incriminazione del figlio, peraltro per reati dai quali venne riconosciuto innocente, o al caso, in questa legislatura, del ministro Scajola. In altri casi, tuttavia, si sono configurate responsabilità analoghe, attinenti non alla singola vicenda oggetto di attenzione da parte dell'opinione pubblica, bensì alle funzioni di indirizzo e di organizzazione generale. Quando il ministro della difesa Lattanzio, nel 1977, venne rimosso dal suo incarico, nessuno pensò che avesse responsabilità dirette per la fuga di Kappler in ordine all'organizzazione dei turni di servizio dei carabinieri all'ospedale del Celio nella notte di Ferragosto. Forse qualcun altro pagò per quanto avvenne quella notte al Celio, ma la responsabilità del ministro fu certamente riconosciuta: non so se possa essere definita responsabilità oggettiva, ma si trattò certamente di una responsabilità sovraordinata rispetto alla quale era necessario dare un segnale all'opinione pubblica.

Sono presenti al banco del Governo ministri che nel settore della giustizia si sono esercitati, anche nei giorni scorsi, ad affermare l'esigenza di tenere conto del sentimento popolare di un dato momento storico. Si tratta, a nostro avviso, di un'opinione sbagliata, nel caso della giustizia, perché quest'ultima deve essere al di sopra del sentimento popolare di un dato momento storico, ma non nel caso della responsabilità politica di chi pensa di interpretare il sentimento popolare e che si comporta come se tale sentimento po-

polare non vi fosse o non valesse nulla quando tocca una posizione personale di un membro del Governo.

Dunque, signor ministro, la nostra mozione di sfiducia non è dettata da motivi personali o da questioni che non sono di competenza del Parlamento. Essa è volta a richiamare il Governo ad assumersi, di fronte al Parlamento, tramite le persone che ne fanno parte, quella responsabilità che sta nel rapporto di fiducia che si instaura con il Parlamento stesso all'inizio della legislatura o del mandato, specialmente se si tratta di questioni che attengono al settore delicatissimo dei servizi pubblici. Non ci si dica che oggi le autostrade sono private e che le Ferrovie dello Stato sono una società per azioni di diritto privato, e via dicendo. Ciò è inaccettabile: una cosa è l'organizzazione materiale e giuridica del sistema di svolgimento del servizio pubblico; altra cosa è l'esigenza, che va fortemente richiamata, che il servizio pubblico sia tale e che la responsabilità primaria discenda comunque da chi esercita le funzioni pubbliche e dunque, in primo luogo, da chi svolge le funzioni di governo. Non c'è, da questo punto di vista, privatizzazione che tenga. Anzi, se si invocasse la privatizzazione, si tratterebbe dell'abdicazione da parte dello Stato alle sue funzioni e dell'abbandono di ciò che i cittadini chiedono allo Stato: probabilmente non che tutti i treni arrivino in orario — sarebbe impossibile — ma certamente che non si abbandonino i passeggeri in mezzo alla campagna e che non accada ciò che è accaduto sull'autostrada A3 e che — lo ripeto — è un caso fra i tanti, che costituiscono insieme l'evidente fallimento di un progetto.

I cantieri stentano a partire: forse ve ne sarà qualcuno, ma non moltissimi, e comunque anche se i cantieri partissero e le grandi opere fossero in itinere, a maggior ragione dovrebbe essere garantita l'ordinaria amministrazione. Da ciò, infatti, parte la sfiducia del cittadino nei confronti di chi gestisce la cosa pubblica: il cittadino vuole sapere subito quando si può recare dai suoi familiari, quando si può andare a curarsi o quando si può viaggiare per ragioni

di lavoro. Poi auspica anche che si faccia il ponte sullo stretto di Messina, mafia permettendo, e che si facciano le grandi opere, ma intanto a maggior ragione chiede che funzioni quello che deve funzionare e che purtroppo molto spesso non funziona.

Chiediamo dunque al Governo con la mozione di sfiducia un'assunzione di responsabilità politica forte, ed auspichiamo che l'Assemblea accolga tale impostazione approvando la mozione stessa (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Adduce. Ne ha facoltà.

SALVATORE ADDUCE. Signor Presidente, condivido le considerazioni svolte dai miei colleghi fino a questo momento; soprattutto, concordo perfettamente con l'intervento dell'onorevole Fabrizio Vigni, che ha descritto con puntualità le difficoltà ed i problemi di fronte ai quali ci troviamo nel settore gestito da lei, signor ministro Lunardi.

Sono convinto, infatti, che in questi quattro anni di lavoro al Ministero lei si sia distinto più per le cose non fatte, più per le grosse *gaffe*, sintomo di una non conoscenza del territorio del quale lei ha la responsabilità e delle infrastrutture delle quali anche lei ha la responsabilità, che per i risultati concreti che il paese si aspettava; risultati che lei ha annunciato all'inizio del suo mandato e che ci si attendeva soprattutto da un Ministero strategico per definizione, come quello che lei, ingegner Lunardi, regge.

Tuttavia, signor ministro, nonostante io sia perfettamente d'accordo con quello che è stato detto fin qui, come ho avuto modo anche di precisarle durante la sua audizione presso le Commissioni riunite VIII e IX alla Camera, il 1° febbraio scorso, ho continuato a riflettere anche dopo i gravi disagi occorsi a centinaia di automobilisti tra il 25 ed il 28 gennaio sulla autostrada Salerno-Reggio Calabria anche dopo la presentazione della mozione che stiamo discutendo, e mi sono chiesto se non

abbiamo compiuto nei suoi confronti un atto puramente strumentale. Glielo dico anche come deputato che proviene da quel territorio, da quella parte che è stata « offesa » non solo dagli agenti atmosferici. Mi sono chiesto, cioè, se noi non stiamo approfittando di un incidente, dovuto peraltro principalmente ad una causa non soggettiva, esterna, naturale e cioè una calamità atmosferica, una precipitazione di neve superiore a qualunque previsione, per sferrarle...

PRESIDENTE. Onorevole Napoli... La ringrazio !

SALVATORE ADDUCE. ...un attacco — rimanendo in tema — a « freddo ». E allora, ho cercato di fare un piccolo sforzo per distinguere le questioni e, soprattutto, mi sono posto una domanda, a prescindere dai deludenti risultati del suo Ministero.

In materia di viabilità, lei si era speso a parole e anche con atti di questo Parlamento, del suo Governo e del suo Ministero, a prescindere, quindi, dal fatto che, dopo avere annunciato e fatto « volare » migliaia e migliaia di miliardi di vecchie lire, annunciati attraverso la « legge obiettivo », a distanza di alcuni anni i risultati siano assolutamente deludenti ed il consuntivo del tutto irrisorio rispetto agli annunci: pochissimi i cantieri aperti, pochissimi i soldi spesi, poche o nulle le realizzazioni per mettere in sicurezza le strade e le ferrovie.

Allora, ministro, a prescindere da tutto questo, io continuo a fare questo sforzo. La domanda che mi sono posto è se sia sufficiente motivare una mozione di sfiducia esclusivamente sulla base di quanto è accaduto tra il 25 e 28 gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Mi domando, cioè, se la responsabilità delle conseguenze della nevicata sia attribuibile a lei, perché sua era la competenza e, di conseguenza, perché lei era chiamato, certamente non a prevenire la nevicata, ma a prendere le iniziative atte a porre rimedio ad una situazione che era prevedibilissima.

Ebbene, come ho già dichiarato durante l'audizione in Commissione, signor ministro, anche a prescindere dagli scarssissimi e deludenti risultati del suo dicastero, la direzione degli interventi e delle iniziative tra il 25 ed il 28 gennaio di quest'anno è da sola sufficiente a motivare la presentazione della mozione di sfiducia.

La cosa che più meraviglia, e sulla quale insisto, è che centinaia e centinaia di cittadini sono stati lasciati in balia degli agenti atmosferici senza che potessero neanche usufruire, nelle ore immediatamente precedenti e nelle ore successive all'inizio della nevicata, dell'intervento dell'ANAS, società del cui operato lei ha la responsabilità. Anche le comunicazioni provenienti dalle prefetture dimostravano, ora dopo ora, che la responsabilità di quanto stava accadendo era tutta sulle sue spalle, signor ministro.

Ho ricordato in Commissione che, mentre sull'autostrada nevicava, e l'autostrada era bloccata a causa della neve, non era bloccata la viabilità minore, tanto che esclusivamente grazie all'intervento della provincia di Potenza e dei sindaci dei comuni della zona è stato possibile soccorrere gli automobilisti rimasti bloccati sulla Salerno-Reggio Calabria e portare ad essi qualche aiuto.

Noi stessi possiamo testimoniare quanto sia stato produttivo ed utile l'intervento delle amministrazioni locali, le quali hanno saputo garantire la percorribilità delle strade intorno all'autostrada e, in tal modo, hanno fatto sì che si potesse almeno alleviare il disagio in cui si sono trovati centinaia e centinaia di automobilisti. Abbiamo potuto verificare che persino la disponibilità di sale — cautela di assoluta banalità — è mancata all'ANAS !

Su questi temi abbiamo chiamato lei, signor ministro, a dare un segnale di serietà. A tale proposito, voglio ripetere quanto ho già detto in Commissione: personalmente, mi aspettavo che lei, signor ministro, venisse a dichiarare che una rapida e veloce indagine le aveva consentito, da un lato, di mettere a fuoco le responsabilità e di stabilire a chi fosse addebitabile quanto stava succedendo e,

dall'altro, di liberarsi del problema e di togliersi dal « groppone » una grave responsabilità.

In altre parole, signor ministro, delle due l'una: o lei porta al Parlamento una relazione dettagliata in cui fa i nomi e i cognomi dei responsabili di quanto è accaduto o non le rimane che dimettersi, assumendosi interamente le sue responsabilità. Di fronte ad un fatto di tali dimensioni, un dirigente d'azienda, un imprenditore, quale lei è, non avrebbe altra scelta che quella di presentare il conto e di dire a chi ha sbagliato di andarsene.

Lei, invece, cerca di sorvolare sulla questione, di non affrontare il problema e — come ha fatto anche in Commissione — di menare il can per l'aia. Addirittura, con un'ironia fuori luogo rispetto alla condizione in cui versavamo in quelle ore, ha voluto attribuire le responsabilità agli automobilisti e, più in generale, ai cittadini italiani che sono lamentosi.

Veda, ciò che lei ha affermato nelle ore successive agli eventi ha dato la stura ad altri soggetti responsabili di affrontare la questione percorrendo strade davvero inusuali. Sappiamo di un'iniziativa dell'ANAS che chiama in causa i camionisti che, tra il 25 ed il 28 gennaio scorso, sono rimasti bloccati sulla Salerno-Reggio Calabria. L'ANAS denuncia alla magistratura i camionisti che si sarebbero resi responsabili del fatto di essere rimasti bloccati sull'autostrada.

È singolare ciò che sta accadendo, così come è singolare (l'ho già ricordato a lei e al viceministro Tassone in Commissione) che, durante le feste di Natale, i cittadini italiani, attraverso uno *spot* del suo ministero, siano stati invitati a viaggiare tranquillamente sulla Salerno-Reggio Calabria, perché il Ministero aveva predisposto tutte le misure di sicurezza per consentire agli automobilisti di attraversare tranquillamente la penisola e soprattutto le zone appenniniche dell'Italia meridionale durante la stagione invernale. Dopo tanti giorni (ne sono trascorsi 15 giorni da quando, in Commissione, vi ho chiesto conto di quello *spot* televisivo), non siete ancora riusciti a fornire una spiegazione

(devo confidare all'Assemblea che sia il viceministro Tassone sia il ministro Lunnardi non erano a conoscenza di ciò che sto dicendo).

Insisto su questo problema. Voi non avete il controllo della situazione. Uno dei motivi forti che sta alla base della decisione di presentare la mozione di sfiducia nei confronti del ministro è che non avete cognizione dei fatti.

Richiamo un altro esempio. Qualche mese fa, il ministro ha proposto che anche sulla Salerno-Reggio Calabria fosse pagato il pedaggio. Nella relazione presentata in Commissione il 1° febbraio, lei ha ammesso candidamente che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria non è un'autostrada, come abbiamo ripetuto qualche mese fa in quest'aula, da questi banchi, quando sosteneva che occorreva istituire il pedaggio.

Ministro, la motivazione di fondo che ci muove è quella che lei non ha il controllo della situazione, non conosce il territorio, non conosce la rete stradale italiana, non ha il polso della situazione. È questo che desta in noi maggiore preoccupazione, perché chi non conosce la realtà in cui opera...

PRESIDENTE. Onorevole Adduce...

SALVATORE ADDUCE. ...rischia di commettere ulteriori danni.

Signor ministro (lo dico con determinazione, in una fase di grande tensione prodotta dagli accadimenti di fine gennaio), credo sia utile che lasci questo incarico, perché ha dimostrato di non avere gli elementi sufficienti per dirigere il Ministero delle infrastrutture (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita, DL-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Galante, al quale ricordo che ha nove minuti di tempo a disposizione. Ne ha facoltà.

SEVERINO GALANTE. Signor Presidente, il tema sollevato dalla mozione è

stato ampiamente trattato nel merito da vari colleghi che mi hanno preceduto.

Ciò mi consente di affrontare l'argomento da un punto di vista particolare, partendo da un intervento, che vi è stato - l'unico se ho ben ascoltato - , a sostegno del ministro svolto da un collega di maggioranza, il quale ha accusato i presentatori della mozione di formulare un giudizio politico complessivo sull'attività del ministro Lunardi.

Non vedo cosa ci sia di scandaloso in questo. In effetti, la mozione di sfiducia, almeno per quanto riguarda la mia parte politica, nasce proprio da un giudizio politico complessivo negativo sull'attività del ministro Lunardi. La mozione di sfiducia, infatti, trae occasione da quei giorni e da quelle notti di tregenda, che, a fine gennaio, hanno segnato la vita di tanti nostri concittadini sulla Salerno-Reggio Calabria.

Ma il fatto in sé non va isolato; esso è un episodio rivelatore di fenomeni più ampi e di una gestione più ampia dei problemi dei trasporti, che è caratterizzata dalla fuga dalle responsabilità, che qui è stata ricordata in tanti interventi, ma che si accompagna anche ad una straordinaria arroganza da parte del ministro e dei suoi collaboratori, in particolare di coloro che dirigono enti come l'ANAS, che dal ministro stesso dipendono. Il tema, ricordato un attimo fa, della denuncia alla magistratura degli automobilisti, che sarebbero stati quindi assunti come i principali responsabili di quanto è capitato, fa il paio con l'espressione sgradevole fino all'offesa della «lamentite» - che abbiamo ricordato più volte - pronunciata dal ministro e che ha coinvolto l'insieme dei cittadini del nostro paese. Ma non si tratta di episodi e di temi isolati; quanto è capitato a fine gennaio va inquadrato in una discussione che da mesi, forse da anni - ma in questo momento a me interessa ricordare gli ultimi mesi - , si trascina e che ha caratteri, tutto sommato, esemplari.

Cito da un documento dell'ANAS del 19 ottobre 2004, in cui, con orgogliosa sicurezza, si afferma che ci stiamo trascinando

- dice l'ANAS - dietro le responsabilità del passato. Ed è significativo anche questo elemento, il continuo confronto con il Governo di centrosinistra; i cinque anni del Governo di centrosinistra! Come se poi non fossero passati i quattro anni del Governo di centrodestra! Come se su questo il Governo e sul ministro Lunardi medesimo non dovessero assumersi l'insieme delle responsabilità! Si afferma nel documento: il vertice attuale dell'ANAS ha riorganizzato e potenziato la struttura dedicata alla Salerno-Reggio Calabria; i risultati sono sotto gli occhi di tutti: dal 2001 al 2004 sono stati realizzati 60 chilometri di nuova autostrada; questa estate gli utenti hanno potuto viaggiare sui 110 chilometri di autostrada ammodernata; questo sforzo non si sarebbe potuto realizzare senza l'impegno del Governo, e via vantando ed elencando...

Poi è successo quello che è successo. Su quei 110 chilometri, su quei 60 chilometri nuovi è capitato quel che è capitato a fine gennaio. Ciò nonostante, qualche giorno fa, Pozzi ha ricordato ancora una volta il vanto del ministro Lunardi, ne ha cantato le lodi, dicendo che la legge obiettivo, voluta dal ministro delle infrastrutture Lunardi, è il provvedimento cardine che ha consentito all'ANAS di predisporre il piano decennale della viabilità. In mezzo a queste due citazioni - torno a dire - c'è quanto è capitato a fine gennaio, ma sembra che questo fenomeno non si sia minimamente verificato.

Anzi, si insiste nel lodare il ministro ed il ministero dimenticando, invece, quanto accade nella vita dei cittadini di questo nostro paese. È sulla base di tale dato che si fonda il giudizio complessivo, per l'appunto negativo, espresso dal mio gruppo; riteniamo il ministro inadeguato. La sua gestione dei trasporti è palesemente fallimentare; non ci riferiamo, quindi, esclusivamente all'evento che ha occasionato la presentazione della mozione di sfiducia. Piuttosto, alludiamo alla politica generale dei trasporti perseguita dal ministero, dalla mobilità urbana al trasporto aereo, dal trasporto su gomma a quello su rotaia.

In tutti questi campi, scontiamo una prolungata assenza di un'effettiva politica dei trasporti e delle strutture di sostegno; tale è il giudizio che formuliamo, ben sapendo che la crescita del paese è legata anche alla modernizzazione delle strutture per la mobilità a livello sia nazionale sia internazionale e deve tradursi in incisivi progetti strategici che, viceversa, mancano. Mancano, nel loro insieme, progetti strategici che, anziché solamente elencati, ricevano invece un volume di risorse effettivamente disponibili e attivabili in funzione di volano per l'avvio delle opere. Viceversa, e in ciò risiede la responsabilità del Governo e del ministro, con le ultime leggi finanziarie si sono drasticamente tagliate le risorse, in particolare per il trasporto su rotaia e per gli interventi di sicurezza, nonché quelle destinate alle regioni per il trasporto ferroviario locale e regionale.

È su tale aspetto che ritengo stia emergendo non tanto la sfiducia del Parlamento quanto quella dei cittadini, in ogni parte del paese, nei riguardi del ministro e della sua politica. Si sono infatti avute in queste ultime settimane, quasi ovunque, in tutte le regioni del nostro paese, manifestazioni di protesta con caratteristiche anche clamorose, giunte sino all'occupazione dei binario o allo sciopero del biglietto.

Si interroghi il ministro su quali siano le responsabilità per tali comportamenti da parte di utenti che sono sempre più esasperati; si tratta di manifestazioni che, peraltro, avvengono in regioni aventi diversissimo governo locale, dal Piemonte al Veneto, dalla Lombardia all'Emilia Romagna, dalla Liguria alla Toscana, dal Lazio alla Campania, dalla Puglia alla Sicilia: in tutto il paese! E non si obietti che le responsabilità, in tal caso, risiederebbe in capo ai governi regionali; è ben vero ma è, altresì, ben vero che, trattandosi ormai di un fenomeno che segna l'insieme delle nostre regioni, il tema relativo mette nuovamente capo alla responsabilità generale, e quindi a quella del ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Galante...

SEVERINO GALANTE. Concludo, signor Presidente con una notazione finale, se me lo consente; dalle reazioni intervenute in questi ultimi tempi, è evidente come il ministro non sopporti le critiche e non sia in grado di giustificare i tagli agli investimenti nel nostro paese, in particolare quelli al sistema ferroviario. Non pare preoccuparsi, inoltre, del futuro del sistema dei trasporti nel nostro paese e, soprattutto, non è in grado di proporre una credibile politica dei trasporti. Tale è il giudizio formulato, in particolare, dai sindacati di categoria; un giudizio che ritengo possa essere sottolineato e sottoscritto.

Sulla base di tale giudizio, ribadiamo la nostra richiesta di dimissioni del ministro (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giordano. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIORDANO. Signor ministro, sussistono molteplici ragioni di differenziazione tra le opposizioni e le politiche del suo ministero; si tratta di ragioni che fanno parte della dialettica politica. Non è a queste che voglio riferirmi.

D'altronde, esistono ragioni di contrasto tra noi e l'attuale Governo molto maggiori. Tali ragioni di contrasto si depositano nel corpo dolente della società italiana, nelle sue ingiustizie, nelle disparità sociali, nel malessere crescente e diffuso, nel deficit democratico e nel declino del nostro apparato produttivo, e possono essere rintracciate anche nelle vostre politiche di guerra.

La critica radicale a voi ed a questo Governo è alimentata quotidianamente da una battaglia sociale e politica, condotta fuori e dentro questa aula, ma non è per questo motivo che le chiediamo di dimettersi. Su tali politiche, infatti, deciderà presto il paese, e sarà sempre il paese a decidere se sfiduciarvi complessivamente.

La nostra sfiducia nei suoi confronti, signor ministro, è tuttavia motivata da una vicenda specifica e concreta. Si tratta, infatti, di ragioni di contrasto non di

ordine generale, ma ben determinate, che mi appaiono avere dell'incredibile e che non ritengo degne di un paese civile. Vorrei infatti ricordarle, signor ministro, che per tre giorni di seguito, il 26, il 27 e il 28 di gennaio, numerosi automobilisti e cittadini sono rimasti bloccati sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria senza tutele, senza assistenza e senza soccorsi per pure avversità atmosferiche (sono loro stessi a lamentarsi di ciò).

Tali cittadini, vittime della vostra inefficienza ed insipienza, signor ministro, sono stati da lei definiti — cito testualmente — « affetti da lamente ». Un suo collega, ministro Lunardi, dimostrando stile e responsabilità istituzionale (mi riferisco all'onorevole Follini, Vicepresidente del Consiglio) ha chiesto agli italiani scusa per la vicenda; lei, invece, ha affermato che quelle vittime sono « affette da lamente » acuta!

Tale definizione, tuttavia, non è stato il suo unico atto di arroganza. Mi permetta di essere schietto, signor ministro: infatti, dal nostro punto di vista, si è verificato anche un indecoroso « scarico di responsabilità ». Signor ministro, le chiedo, allora, se quelli cui abbiamo assistito sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal 26 al 28 gennaio siano stati eventi imprevedibili. È così imprevedibile una nevicata, signor ministro? Sto parlando non di una tromba d'aria, di un uragano o di uno *tsunami*, ma di una nevicata! Questi « eventi imprevedibili » hanno bloccato delle persone per tre giorni, senza soccorso, né assistenza!

Vorrei evidenziare che il Dipartimento della protezione civile, sin dal 23 gennaio — dunque, ben tre giorni prima, signor ministro —, aveva allertato, tra gli altri soggetti, anche il suo ministero. Si è trattato ancora di eventi imprevedibili, nonostante fosse stato avvertito tre giorni prima, signor ministro? Vorrei ricordare che, un anno fa, sulla rete autostradale si erano manifestati la stessa incuria e lo stesso grado di inefficienza nel prestare i soccorsi. Gli episodi accaduti un anno fa

furono definiti una vera e propria lezione per il futuro, ma lei continua ancora a parlare di « eventi imprevedibili »!

Vorrei altresì ricordarle, signor ministro, che sempre l'anno scorso, anche a seguito di tali gravi disfunzioni, la Camera dei deputati approvò una risoluzione, in sede di Commissioni riunite VIII e IX, che impegnava il Governo a costituire un centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, soprattutto con la funzione di prevenire tali eventi. Che cosa ha fatto lei, signor ministro, da quando è stata votata tale risoluzione? Ci riferisca che grado di coordinamento ha prodotto nel corso di quest'anno!

È colpa dell'ANAS, signor ministro, come è stato affermato dal suo ministero? Ma il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non è soggetto vigilante di tale azienda, concessionaria dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria?

Siete recidivi; ed è grave che quest'incuria e quest'inefficienza avviene, ancora una volta, ai danni di un'area in particolar modo, ossia del Mezzogiorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI (*ore 17,10*)

FRANCESCO GIORDANO. Se posso permettermi una battuta, in una discussione che dovrebbe essere molto più seria, vorrei comunicarle, signor ministro, che in questo momento sta nevicando: non vorrei che qualcuno non l'avesse allertata e che lei non fosse in condizione di capire che ci troviamo esattamente nelle stesse condizioni di prima. Sta nevicando, signor ministro e questa volta non si può più confidare nel sindaco Pittella, di Lauria, che va a portare i pasti caldi agli automobilisti bloccati sull'autostrada, molto prima di voi, con i vostri soccorsi.

Noi — da tempo — abbiamo chiesto, con grande forza, un deciso intervento in questa materia, e lo abbiamo fatto assieme a tutte le opposizioni, ma è del tutto evidente, signor ministro, che vi sono problemi molto grandi nel suo ministero, che si aggiungono all'episodio di cui abbiamo

parlato e per il quale chiediamo la sfiducia. Gravissimi incidenti si sono prodotti del settore ferroviario, da ultimo la tragedia di Crevalcore, e nel settore aereo (ricordo l'incidente di Linate). Tali incidenti richiederebbero interventi urgenti in materia di sicurezza. Tutti i sindacati chiedono interventi urgenti in materia di sicurezza. Voi cosa avete fatto? Avete tagliato risorse; non rispettate gli accordi di programma che stipulate con le regioni. Su questa materia delicata, dunque, voi siete totalmente inaffidabili ed inefficienti.

Signor ministro, noi siamo da sempre contrari all'alta velocità...

ALFREDO BIONDI. Infatti, andiamo piano!

FRANCESCO GIORDANO. ... vorrei chiederle, se non la turba minimamente la circostanza che nella tratta Torino-Lione vi è una parte di lavori che interessa un'impresa della sua famiglia, nella parte francese... Non rispettate gli accordi di programma; non avete avuto un'adeguata capacità di intervento; vi sono un'insipienza ed un'irresponsabilità molto gravi; e, da come trattate i cittadini, un'arroganza francamente fuori luogo. In questa sede, voglio pubblicamente dire all'onorevole Follini, che, in questo caso, ha dimostrato stile istituzionale e capacità di rispondere ad un'evidente tragedia, quale quella che si è verificata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

La questione che stiamo ponendo oggi riguarderebbe, paradossalmente, un ministro di qualsiasi governo; riguarda la sensibilità democratica che avrebbe dovuto indurre lei, signor ministro, a rassegnare le dimissioni e non le opposizioni a presentare una mozione di sfiducia nei suoi confronti, che chiede di rimuoverla dal suo posto a cui — come è del tutto evidente — non è per nulla adatto (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Iannuzzi. Ne ha facoltà.

TINO IANNUZZI. Signor Presidente, signor ministro, ci stiamo confrontando, in quest'aula, su un accadimento ben preciso, su una vicenda sconcertante ed incompatibile con un paese veramente moderno, efficiente ed europeo. Si tratta della vicenda che, tra il 26 ed il 28 gennaio scorsi, su diversi tratti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ha visto imprigionati, per decine di ore, centinaia e centinaia di veicoli, paralizzando la circolazione autostradale, bloccando le attività economiche e produttive, con un disagio immenso per molte famiglie, molti automobilisti, molti cittadini. Questa è la vicenda specifica su cui ci stiamo confrontando e riguardo alla quale abbiamo presentato la mozione di sfiducia, che investe non la sua persona, ma il suo operato politico quale responsabile, nell'ambito dell'esecutivo, della politica delle infrastrutture.

Naturalmente, questa mozione si lega anche e soprattutto ad una valutazione complessiva e a 360 gradi, ad un confronto franco e a tutto campo sullo stato della politica delle infrastrutture del nostro paese, sull'operato del Governo e del dicastero da lei guidato, quando ormai si avvicina la scadenza del quarto anno di questa legislatura.

In relazione alla vicenda dello scorso gennaio, sicuramente vi sono due dati incontestabili. Da un lato, la difficoltà enorme, pesantissima e grave creata a tanti automobilisti, a tanti cittadini ed a tante famiglie, rimasti bloccati e paralizzati per ore ed ore, senza concreti aiuti e senza la possibilità di riprendere la normale circolazione. Al riguardo, rivolgiamo un ringraziamento, vero e sentito, a tutti gli uomini delle forze dell'ordine, dell'ANAS, della protezione civile, ai volontari, ai sindaci e agli amministratori locali che hanno dovuto fronteggiare, spesso in una condizione di preoccupante e grave solitudine, una situazione assolutamente grave e, per tanti versi, abnorme ed eccezionale.

Nonostante il prodigarsi di tutte queste persone, il disagio alla comunità, alla circolazione stradale, al sistema delle comunicazioni complessive del paese, per l'alta

valenza strategica dei percorsi assicurati dalla Salerno-Reggio Calabria, è stato enorme.

Dall'altro lato, vi è un ulteriore dato oggettivo: una complessiva difficoltà e, anzi, l'incapacità della macchina degli interventi delle pubbliche amministrazioni statali complessivamente intese ad assicurare risposte celeri ed efficaci, capaci di eliminare, di attutire, di ridurre e contenere tutti pregiudizi e tutti i disagi che si sono creati. È, quindi, evidente che tutta la macchina pubblica complessivamente intesa, volta ad organizzare misure preventive e adeguate per evitare questa situazione, non ha funzionato.

Oggi, rispetto a questi due dati oggettivi, vi è soltanto un altro dato: il ministero afferma che non ha responsabilità. Tutti i soggetti pubblici competenti nella materia hanno sostenuto di non avere responsabilità. Di fronte alle tante difficoltà, ai tanti disagi, ai tanti pregiudizi che sono derivati, l'unico dato che il Governo fornisce è che esso non è responsabile e che non vi è responsabile.

In proposito, vorremmo anche ricordare velocemente alcuni dati. Ricordiamo come le previsioni meteorologiche comunicate dal capo del Dipartimento della protezione civile Bertolaso fossero assolutamente negative e sfavorevoli; lo stesso ha affermato in Commissione lavori pubblici di aver reso queste previsioni tre giorni prima che la precipitazione nevosa e il maltempo diventassero sempre più gravi.

Abbiamo anche la consapevolezza che, proprio in relazione ad un episodio, in qualche misura analogo, verificatosi nel febbraio 2004 lungo il tratto appenninico tra Firenze e Bologna dell'A1, vi era stata un'assunzione unitaria e seria di responsabilità delle Commissioni riunite trasporti e lavori pubblici della Camera, proprio per addivenire alla creazione di un centro di coordinamento politico di alto profilo presso il Ministero dell'interno, volto ad assicurare un efficace raccordo ed un efficace coordinamento in occasione di eventi di questo tipo tra tutte le strutture operative presenti sul territorio, dall'ANAS

alle ferrovie, dalla polizia stradale ai carabinieri, ai vigili del fuoco, alle regioni e agli enti locali.

Ebbene, sappiamo che la risoluzione approvata il 13 luglio 2004, non è stata attuata rapidamente e tempestivamente per varie ragioni, che si possono ascrivere a motivazioni diverse: ritardi, inerzie, scontri, contrasti e disattenzioni nel dialogo istituzionale tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti. Ma, sicuramente, rimane il dato di un atto parlamentare, che responsabilmente si poneva l'esigenza di accrescere la capacità di intervento dello Stato e che è rimasto senza alcun seguito.

Naturalmente, questa è anche la conseguenza di una scelta adottata negli ultimi anni, dal 2001 in poi. Vi è un dato di fondo: nonostante le tante promesse, i tanti proclami e i tanti messaggi ad effetto, assumendo come riferimento dati forniti da osservatori e da fonti autorevoli e imparziali, come l'associazione nazionale costruttori edili, soltanto nel raffronto tra il 2005 e il 2003 vi è una riduzione complessiva in termini reali dei fondi e dei finanziamenti per le infrastrutture che supera il 20 per cento in due anni.

Ma vi è di più: nello sforzo di concentrare le poche, pochissime risorse disponibili che il Governo ha in concreto rastrellato per le infrastrutture, vi è stata una progressiva contrazione dei finanziamenti assicurati all'amministrazione ordinaria complessiva dei lavori pubblici, quella che deve assicurare anche un sistema di misure preventive, di interventi efficienti e di azioni adeguate e tempestive per garantire la sicurezza piena delle nostre infrastrutture e la loro compiuta fruizione in tutte le vicende, anche in quelle, come l'ondata di maltempo che si è registrata con tanta forza nel gennaio 2005, che escono dalla ordinarietà.

Ammodernare il sistema infrastrutturale del paese, infatti, significa non soltanto costruire nuove opere pubbliche o potenziare quelle esistenti con i miglioramenti ritenuti necessari, ma significa anche investire in concreto ed adeguata-

mente per assicurare sicurezza completa delle infrastrutture e loro piena e completa utilizzazione.

Allora, questo dibattito costituisce anche e soprattutto l'occasione per un bilancio a tutto campo della politica seguita nel settore delle infrastrutture. Il nostro atteggiamento in questi anni è stato scevro da preconcetti e il più possibile fondato sull'attenzione agli interessi del paese. Abbiamo sostenuto, sosteniamo e sosterremo che l'ammodernamento infrastrutturale è e deve rimanere questione centrale nella priorità delle agende del Governo e del Parlamento. Abbiamo anche seguito con attenzione — lo abbiamo detto dal primo momento come gruppo della Margherita — alcune innovazioni procedurali come quelle del *general contractor* o dei maxi lotto per la Salerno-Reggio Calabria.

Tuttavia, abbiamo chiarito sin dal primo momento la nostra posizione, assumendoci per intero la nostra responsabilità, a differenza di quello che ha fatto e continua a fare il Governo, perché abbiamo detto che un piano di opere pubbliche effettivo per ammodernare il paese deve necessariamente essere correlato e commisurato ai finanziamenti effettivamente disponibili. Abbiamo detto che i progetti in cantiere possono camminare bene e rapidamente solo se si accresce la capacità organizzativa della pubblica amministrazione dei lavori pubblici, la sua forza e la sua efficacia di intervento, per sciogliere i nodi e gli ostacoli che contrassegnano gli iter delle opere pubbliche. Abbiamo anche detto che, quando la coperta delle risorse finanziarie che il Governo pone a disposizione del comparto delle opere pubbliche è corta, anzi, com'è accaduto in questi quattro anni, è cortissima, maggiormente bisogna avere il coraggio di indicare una griglia ristretta e ristrettissima di vere ed effettive priorità.

Quando, invece, per accontentare tutti e nessuno si vuole estendere il quadro delle priorità su un campo smisurato di opere, la risposta è che nuove opere non si realizzano e quelle in corso procedono con una fatica enorme e con un disagio che cresce e appesantisce sia l'attività

economica e produttiva del paese, sia, soprattutto, la vita quotidiana dei cittadini.

Abbiamo anche sottolineato questi aspetti in relazione all'arteria autostradale sulla quale è accaduta la vicenda così grave, così brutta, per un paese davvero moderno quale quella dello scorso gennaio: l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Abbiamo svolto un'attività di controllo e di monitoraggio costante e scrupolosa per vigilare sull'operato del Governo come è dovere di una forza responsabile di opposizione, ma anche per indicare le misure da adottare e per assumere tutte le responsabilità politiche.

È vero: ci sono stati sette maxi lotto, ma, signor ministro, vogliamo dire con chiarezza che di questi sette maxi lotto attualmente i lavori sono in corso soltanto sul primo e, dopo sedici mesi dalla consegna dei cantieri, la contabilizzazione delle opere eseguite raggiunge appena il 10 per cento? Vogliamo dire che sugli altri sei maxi lotto i lavori non sono in corso e che, quindi, non sono mai iniziati su circa 240 chilometri dei 440 complessivi di autostrada? Vogliamo dire che per il quinto e il sesto maxi lotto calabrese siamo in fase di aggiudica provvisoria, dopo mesi e mesi dall'apertura delle procedure, ovvero che il cantiere, pur aggiudicata la gara, non è stato mai aperto? Vogliamo dire che continuano a mancare più di tre miliardi di euro per finanziare l'intero progetto? Vogliamo anche dire, signor ministro, che vi è stata tutta una politica degli annunci ad effetto? Come non ricordare, ad esempio, le delibere del CIPE del 27 maggio e del 27 settembre 2004 che indicano l'erogazione di finanziamenti per maxi lotti della Salerno-Reggio Calabria e che impiegano mesi e mesi per essere redatte, registrate dalla Corte dei conti, essere pubblicate e diventare finalmente operative?

Signor ministro, rispetto a tali dati ed al di là di tutti i giudizi trionfalistici, procedendo con questo ritmo dei lavori, con queste difficoltà dell'amministrazione, con questa carenza di fondi disponibili, la scadenza del 2008 per completare quell'arteria e quell'autostrada non sarà, pur-

troppo, rispettata. Noi non vogliamo questo e per tale motivo chiediamo al Governo l'assunzione di una responsabilità politica precisa e diversa che faccia i conti fino in fondo con la realtà. Mi riferisco alla realtà vera, non quella che viene evocata nei proclami ad effetto e nei programmi che miracolisticamente si dovrebbero realizzare. La realtà vera è quella dei fondi che non ci sono, è quella emersa nelle ultime settimane e che ci conduce a formulare un giudizio negativo sull'operato del Governo, sull'operato del ministro delle infrastrutture.

Siamo di fronte alla drammatica emergenza delle polveri sottili e le grandi e medie città sono alle prese con il drammatico problema dello smog. Tutto ciò è accaduto anche per una ragione precisa: la crisi del trasporto pubblico locale, il taglio dei finanziamenti realizzato con le ultime leggi finanziarie. Da tale punto di vista chiediamo ed attendiamo in quest'aula oggi una svolta, un impegno preciso, concreto, tangibile e quantitativamente certo per rilanciare finalmente il settore del trasporto pubblico locale.

Del resto, è ben triste che nel giorno in cui entra in vigore il Protocollo di Kyoto — anche questa Assemblea stamattina unitariamente ha votato una mozione ed una risoluzione in tal senso — dobbiamo invece confrontarci sulla totale e drammatica carenza di fondi, di attenzioni e di politiche del Governo in questo campo.

Come non ricordare quanto accaduto nel trasporto ferroviario nelle ultime settimane? Mi riferisco alla tragedia verificatasi lungo la tratta Verona-Bologna, alle proteste ripetute dei viaggiatori pendolari in diverse zone del paese, a conferma anche che tutto il settore delle opere ordinarie, dal trasporto stradale al trasporto ferroviario, è stato drammaticamente abbandonato in questi anni. Gli enti locali hanno visto tagliare pesantemente le loro risorse e hanno dovuto ridurre drasticamente i progetti da appaltare ed i cantieri da poter aprire per opere di grande rilevanza, pur se considerate « straordinarie ».

Come non porci il problema che si è verificato nel gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria ad appena 11 mesi di distanza dal problema analogo verificatosi, anche in quel caso con tanti disagi, sul tratto appenninico dell'autostrada A1? Sono tutti diversi risvolti, diversi profili che ci portano a delineare un consuntivo assolutamente negativo e fallimentare. Nelle tante enunciazioni, nei tanti *slogan* che il Governo in campagna elettorale e in questi quattro anni ha cercato di trasmettere in quest'aula e nel paese, l'ammodernamento infrastrutturale è stato più volte indicato come una realtà che si stava avvicinando. Invece, non si sono viste in concreto nuove grandi opere concluse e le stesse opere in corso procedono con enorme lentezza e con tanta fatica.

Ecco perché in quest'aula vogliamo chiedere al Governo una riflessione seria e rigorosa, signor ministro, non giudizi superficiali, non toni arroganti, non atteggiamenti mortificanti per gli italiani, in particolare per i meridionali. Abbiamo apprezzato le parole e lo stile del Vicepresidente Follini che chiese scusa in quell'occasione a tutti gli italiani rimasti in tale difficoltà. Lei ha evocato ipotesi di malattie che affliggerebbero una parte di quei cittadini italiani e non si è minimamente posto il problema di affrontare in chiave problematica la riflessione su una vicenda che ha creato tanto disagio, tanta difficoltà e tanta preoccupazione motivata ed accorata nel paese. Tanto meno, ha collegato tali diversi aspetti che, come tasselli di un mosaico, stanno ad indicare come il divario tra i programmi messi in campo e le realizzazioni poste in essere sia enorme e drammatico.

Questa, signor ministro, è la nostra posizione. È una posizione che non guarda a chi pensa che, per ammodernare i sistemi infrastrutturali di un paese, basta disegnarlo con colpi di pennarello sulla cartina dello stivale in un salotto buono televisivo, ma che invece deve fare i conti, giorno per giorno, con i problemi veri della comunità, con gli interessi degli italiani.

Sappiamo che nel campo delle infrastrutture occorre fare i conti con due grandi nodi: le risorse effettivamente disponibili, la capacità organizzativa e l'efficienza della pubblica amministrazione nel portare avanti i piani di ammodernamento infrastrutturale.

Su entrambi i terreni, con riferimento ad entrambi i pilastri, che soli possono reggere la politica di ammodernamento infrastrutturale del paese, la risposta è totalmente negativa. Le risorse sono fortemente diminuite. La capacità di intervento della pubblica amministrazione, come testimoniato da quest'ultima vicenda, non si è affatto accresciuta; anzi, è ancor di più rarefatta e diminuita. Questo è il senso di una nostra posizione, che noi indichiamo con grande responsabilità, con grande determinazione e con grande passione civile in quest'aula e al paese. Siamo convinti che il nostro paese abbia bisogno di una grande politica di ammodernamento infrastrutturale, che faccia i conti effettivamente con la realtà, incrementando le risorse ed avendo una visione complessiva, in cui i temi della sicurezza della circolazione e della sicurezza complessiva del nostro sistema infrastrutturale, i temi della capacità d'intervento dell'amministrazione per lenire ed attenuare i disagi e le difficoltà dei cittadini, siano effettivamente tenuti in debito conto e siano portati avanti con politiche chiare e precise, che soprattutto siano visibili agli occhi e alla quotidianità dei cittadini.

Da questo punto di vista, abbiamo avuto l'indicazione da parte sua, signor ministro, dell'assenza di qualsiasi responsabilità, del suo ministero e del Governo, rispetto a quello che per noi è un drammatico bilancio negativo nel campo delle infrastrutture. Il paese e i cittadini hanno sicuramente un giudizio diverso. Noi ci rivolgiamo, con tutta la nostra responsabilità, a questo paese e ai cittadini, indicando che per andare avanti e per evitare episodi del genere occorre anche un ben diversa responsabilità politica e governativa (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Romani. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mozione che oggi discutiamo fa riferimento alla difficile situazione che si è verificata per gli automobilisti nelle giornate del 26, 27 e 28 gennaio scorsi sull'autostrada Salerno Reggio Calabria, a seguito delle intense nevicate e del forte maltempo, richiamando un presunto atteggiamento di incuria da parte del ministro nella direzione del coordinamento in tale situazione, un ritardo nella programmazione dei lavori della Salerno-Reggio Calabria ed un fallimento nelle politiche per i trasporti e le infrastrutture. Di fronte a tali affermazioni, del tutto retoriche ed assolutamente prive di fondamento concreto, è necessario fare in questa sede un po' di chiarezza, basandoci su dati, numeri ed elementi certi, e non su semplici parole.

Prima di tutto, come evidenziato con chiarezza dal ministro Lunardi nel corso dell'audizione svoltasi subito dopo il verificarsi di tali eventi presso le Commissioni riunite VIII e IX della Camera, si è intervenuti prontamente, con la collaborazione e l'assoluto impegno di tutti i soggetti competenti, per evitare involuzioni ancora più negative rispetto al poderoso fenomeno meteorologico che si era manifestato. I sindaci di alcuni comuni della zona hanno ricordato che negli ultimi cinquant'anni mai si era manifestata una tale entità nevosa. La direzione generale dell'ANAS, nel rispetto di una apposita direttiva impartita dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha infatti immediatamente allertato tutti i compartimenti regionali interessati. Tali compartimenti hanno attivato i relativi piani neve, mentre funzionari e dirigenti ANAS hanno partecipato ai tavoli provinciali di emergenza, convocati dai prefetti delle province interessate dagli eventi.

Nelle 12 regioni maggiormente investite dall'ondata di maltempo sono intervenuti complessivamente 1095 uomini dell'ANAS e 570 mezzi operativi, non solo sulla rete stradale ed autostradale dell'ANAS, ma

anche sulle strade non di competenza dell'ANAS stessa. La comunicazione relativa all'obbligo di catene a bordo nei tratti interessati è stata veicolata attraverso i vari notiziari e sono state previste precise forme di preavviso all'utenza. Ogni comunicazione, compreso l'obbligo delle catene a bordo, è stata diffusa all'utenza tramite i pannelli a messaggio variabile. Sono seguiti interventi costanti, per lo spargimento del sale e per la progressiva chiusura dei tratti nelle zone maggiormente colpite dalle nevicate.

Di certo, il problema più evidente è stato quello dell'elevato numero di mezzi pesanti che, nonostante le chiare previsioni del codice della strada in proposito, hanno contravenuto all'obbligo di uso delle catene in caso di neve.

Anche con riferimento all'attuazione della risoluzione n. 8-00094, relativa all'istituzione di un centro di coordinamento nazionale per le situazioni di crisi in materia di viabilità, approvata dalle Commissioni riunite VIII e IX il 13 luglio 2004 e richiamata nella mozione, il ministero ha precisato che, finalmente, è stata ratificata con apposita delibera, prevedendo l'istituzione di tale centro che potrà sicuramente facilitare gli interventi di urgenza per il futuro.

Al tempo stesso, il ministro ha evidenziato che, per rafforzare le misure da assumere in futuro, ci si sta muovendo lungo tre direzioni distinte, ma contestuali: un intervento ancora più incisivo a livello europeo per la definizione di norme che impongano la dotazione a bordo delle catene, il potenziamento degli interventi in favore delle autostrade del mare, su cui il Governo punta in special modo, canalizzandovi, in particolare, il traffico dei TIR, di fronte a previsioni di intensa neve e la definizione di soluzioni, d'intesa con l'ANAS, per un ulteriore contenimento dei tempi di realizzazione delle opere lungo l'intero asse stradale Salerno-Reggio Calabria.

Sui lavori relativi alla tratta Salerno-Reggio Calabria, va, infatti, in primo luogo, ribadito che i forti disagi subiti dall'utenza erano legati all'assurda logica di realizzare

l'ammodernamento dell'asse autostradale in questione attraverso lotti parziali, segmenti che producevano solo illusoria positività e, soprattutto, non generavano mai una continuità funzionale dei flussi di traffico, ma solo pericolosi intasamenti e non davano alcuna certezza sul completamento dell'intero asse.

Solo con l'inserimento della realizzazione completa in tempi certi della tratta fra gli obiettivi portanti del primo programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, in attuazione della legge obiettivo, si è riusciti a garantire subito adeguate e progressive risorse con il risultato, ad oggi, di aver approvato, appaltato e consegnato i lavori per tre maxi lotti per un importo pari a 2,3 miliardi di euro.

Oggi, il sistema messo in moto dalla legge obiettivo rappresenta una realtà concreta, un complesso meccanismo che interviene non solo sulla normativa che attiene alle procedure di autorizzazione, aggiudicazione e realizzazione delle opere, ma che riforma i processi programmatori e semplifica il quadro che governa l'assegnazione delle risorse e l'erogazione delle stesse, in base allo stato di avanzamento delle opere.

Infine, viste le premesse della mozione al nostro esame, mi sia consentito in questa sede un richiamo al lavoro svolto in questi quasi quattro anni dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Parlamento su tutti i temi che riguardano la sicurezza nel settore dei trasporti. Mi riferisco, in particolare, alla riforma del codice della strada, ai positivi risultati ottenuti con l'introduzione dell'istituto della patente a punti, agli interventi relativi al settore del trasporto aereo dove, sulla base di un ampio lavoro istruttorio e di approfondimento svolto dalla IX Commissione dopo il tragico evento di Linate, è stato definito uno schema di decreto legislativo, attualmente all'esame parlamentare, di riforma, modifica e aggiornamento dell'intera parte aeronautica del codice della navigazione.

Nello stesso tempo, le Commissioni VIII e IX sono da tempo impegnate nell'esame

delle proposte di legge volte ad individuare interventi efficaci per il rafforzamento delle misure per la sicurezza stradale, anche per quanto riguarda forme più efficaci di comunicazione via radio agli utenti, di fronte al verificarsi di eventi meteorologici avversi (è un problema che è emerso in tale occasione).

L'Italia, infatti, a causa della sua conformazione orografica, delle condizioni climatiche del territorio e della vetustà delle sue strutture, è caratterizzata da zone ad elevato rischio meteorologico, sismico e calamitoso in generale, il che comporta che, anche di fronte a situazioni meteorologiche che non rivestono carattere di eccezionalità, si possano verificare conseguenze negative e disagi per gli utenti. Si tratta, quindi, di interventi che richiedono un lavoro attento, costante e determinato.

Come ho cercato brevemente di illustrare, molto è stato fatto e si sta facendo in un rapporto costante fra Governo e Parlamento, per garantire risposte certe ed efficaci di fronte ad eventi eccezionali come quelli in discussione e, più in generale, per una politica seria e concreta di miglioramento della sicurezza nel settore dei trasporti e di programmazione efficace per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui il nostro paese ha quanto mai bisogno.

Si tratta quindi di un lavoro complesso e difficile che è stato realizzato in questi anni con tutto lo sforzo e l'impegno possibile nell'interesse degli utenti e del paese.

Lungo tale direzione si è mosso il lavoro del ministro Lunardi e dell'intera struttura del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti e, per queste ragioni, esprimiamo un voto assolutamente e convintamente contrario sulla mozione di sfiducia presentata (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Oricchio. Ne ha facoltà.

ANTONIO ORICCHIO. Signor Presidente, intendo svolgere alcune brevi considerazioni sia in qualità di parlamentare

campano, dunque direttamente interessato, per motivi territoriali, ai fenomeni che hanno dato luogo alla mozione di sfiducia, sia in quanto membro della componente dell'UDEUR, da sempre sensibile alle esigenze del Mezzogiorno.

Non ripeterò quanto affermato dai colleghi che mi hanno preceduto in ordine agli episodi relativi agli ultimi giorni del mese di gennaio: mi soffermerò invece su alcune ulteriori considerazioni che, a mio avviso, rafforzano la mancanza di coordinamento e di programmazione che ritengo sia sottesa a quanto accaduto.

Il problema della difficile percorribilità dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria non è nuovo. Io stesso, in un'interrogazione a risposta immediata del 26 novembre 2002, segnalai al ministro la necessità di provvedere anche ad un veloce completamento di un sistema viario tirrenico integrato e, dunque, ad un potenziamento dei collegamenti sull'asse stradale della strada statale 18, giacché quel tratto della A3 era, è e resterà di difficile percorribilità, specialmente nel periodo invernale. Tant'è vero che — com'è noto a quanti seguono la problematica dei trasporti — da tempo il traffico autotrasportato, specie nei periodi invernali, evita la A3, percorrendo, da Falerna verso nord, percorsi alternativi.

Tuttavia, l'aspetto più grave è che la problematica della Salerno-Reggio Calabria rischia di trasformarsi in una elusione dei veri problemi della viabilità del Mezzogiorno. Non a caso, un precedente ministro dei lavori pubblici, nei mesi scorsi, su *il Corriere della Sera*, affermò che il Mezzogiorno non ha bisogno solo di una corsia in più o di un'autostrada meglio rifinita, ma di un sistema integrato di reti viarie che, purtroppo, è mancato a causa di una deficienza complessiva dell'attività di Governo in tale settore.

Vorrei ricordare che, nel dicembre del 2001, il Governo siglò con la regione Campania il primo accordo di programma quadro, nel quale il presidente della regione Campania — più volte lodato dal ministro delle infrastrutture — lamentò

l'inadeguatezza dei provvedimenti relativi all'applicazione della legge obiettivo per il Mezzogiorno e per la Campania.

Se si leggono le pagine 126, 127 e 128 del DPEF del luglio scorso, che integra le previsioni della legge obiettivo, si potrà notare che la maggior parte dei finanziamenti per le opere sono destinati al nord e non al sud. Vi è, ad esempio, il finanziamento di alcune reti metropolitane, ma manca quello della rete metropolitana di Napoli.

Io stesso ho più volte sottolineato ai competenti organi ministeriali e a taluni collaboratori del ministro la necessità di realizzare una rete complementare all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Mi pare che questi motivi — la mancanza di un'adeguata collaborazione nei confronti delle istanze provenienti da regioni, province e comunità montane; il mancato inserimento di opere integrative nella realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria; una certa sufficienza che impedisce di raccogliere le istanze dei parlamentari, che non si limitano solo al voto in aula, ma sono portatori di interessi del proprio territorio, in questi caso con interventi atti a prevenire quanto accaduto a fine gennaio — rafforzino l'adesione del gruppo cui appartengo alla mozione di sfiducia.

La mozione è rivolta soprattutto all'andamento della politica del Governo riguardo alle promesse fatte sulle infrastrutture del sud; pertanto, non vorrei che la neve di fine gennaio e il blocco di quella arteria siano serviti a sciogliere anche le speranze che molti avevano riposto nel Governo, così presente al momento di votare le mozioni di sfiducia, ma così assente a raccogliere — come nel mio caso — segnalazioni e richieste. Anzi, tali istanze, ove accolte, probabilmente avrebbero evitato la catastroficità di quanto successo a fine gennaio. Per tali ragioni, preannuncio il voto favorevole della componente dei Popolari-UDEUR del gruppo Misto sulla mozione di sfiducia in oggetto.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, se fosse stato un interesse di parte delle forze di opposizione a guidarci, non avremmo dovuto presentare alcuna mozione di sfiducia nei confronti del ministro Lunardi. Pertanto, non esiste alcun interesse di parte nel caso anche voi della maggioranza votaste la sfiducia al ministro, anche se diversi vostri deputati si sono lamentati del meccanismo che li costringerà ad esprimere il proprio voto su questa mozione.

Per la nostra parte non è conveniente tale voto, perché sono tanti i guasti, i fallimenti e le inefficienze dimostrate nel corso di quattro anni dal suo ministero che noi abbiamo tutto l'interesse affinché lei resti fino al suo — e vostro — termine di mandato. Infatti, questo bilancio ci sarà utile per vincere meglio le prossime elezioni perché purtroppo il settore dei trasporti negli ultimi anni ha conosciuto un costante, graduale, ma inesorabile peggioramento in tutti i comparti dei trasporti e della logistica. Così è stato per il trasporto ferroviario, per quello stradale, per quello marittimo, per quello aereo. Tutti hanno sperimentato un forte peggioramento nel trasporto delle persone e delle merci, con pesanti ricadute sui cittadini, sui lavoratori del settore, sull'economia e sulla qualità della vita nelle città italiane.

Nelle ferrovie, pur di fare cassa, si sono tagliati ingenti finanziamenti per le infrastrutture già stanziati nel corso della precedente legislatura. Si è ridotto ulteriormente il numero dei ferrovieri, i programmi di nuovo materiale rotabile ed è peggiorato il servizio di trasporto pubblico: pendolari, ferrovieri e studenti che rappresentano i nove decimi delle trasporti ferroviario in Italia.

Signor ministro, occorre una ricerca storica per ritrovare nelle lotte promosse dai sindacati dei ferrovieri uno sciopero, quale quello proclamato l'11 febbraio 2005, proprio sulla sicurezza delle ferrovie indetto da tutte le organizzazioni sindacali dei lavoratori. Nella storia delle ferrovie italiane non esistono precedenti analoghi. Non si trovano precedenti neppure nelle

proteste dei pendolari della Lombardia, del Veneto, del Lazio, della Puglia e della Sicilia, che ormai ogni settimana interessano decine di migliaia di viaggiatori e sono provocate dai ritardi dei treni, dalle soppressioni dei convogli, dalla sporcizia delle vetture.

Signor ministro, lei non può ritenersi estraneo quando avviene uno dei più gravi incidenti nella storia delle ferrovie italiane quale quello di Crevalcore. Signor ministro, come già detto in Commissione, lei già vanta il triste primato della più grave tragedia dell'aviazione civile avvenuta a terra in un aeroporto italiano, come quella di Linate.

Inoltre, non può citare la riforma del codice della strada e l'introduzione della patente a punti perché sia lei che i suoi colleghi sapete che quella legge è stata approvata nel corso della scorsa legislatura dal precedente Governo e porta la paternità dell'onorevole Bersani, suo predecessore.

Semmai dovremmo dire che la delega è stata esercitata in ritardo rispetto a quanto previsto dalla legge. Non credo che le giovi affermare che il suo ministero e il Governo sono a posto perché è stata approvata la legge obiettivo. Le ricordo che il presidente e amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ingegner Catania, ha dichiarato alla Commissione trasporti quanto segue: onorevoli deputati, sapete meglio di me che la legge obiettivo è una legge vuota, in quanto priva di risorse. Lo ha detto l'ingegner Catania, che è stato nominato non dal Governo dell'Unione sovietica, ma dal Governo italiano.

Dunque, si tratta di una legge vuota, che lascia vuoti ed ebeti, come sta avvenendo con ISPA, che costituisce un altro esempio di creatività, che il dottor Monorchio ha illustrato in Commissione: ISPA emette *bond*, vale a dire contrae prestiti di lungo periodo (di 20, 25 o 30 anni) di cui restituisce solo la quota interessi, ma non la quota capitale. È come se un cittadino che ha contratto un mutuo per l'acquisto di una casa pagasse gli interessi ma non il capitale, e dicesse alla

banca: il capitale lo pagheranno i miei figli e i miei nipoti, io restituisco solo la quota interessi. Un genitore farebbe questo per i propri figli e per i propri nipoti? No, verrebbe considerato un padre degenerare, un genitore inaffidabile. Eppure è quello che state facendo, con ISPA, con la legge obiettivo e con numerosi altri casi di creatività.

Vi è un enorme trasferimento di debito alle nuove generazioni: non si tratta di creatività, bensì, come si dice dalle nostre parti, di « buffi ». Altro che miracolo economico e grandi opere! Le famiglie sono tornate, come 45 o 50 anni fa, a segnare i conti della spesa e anziché grandi opere lasciamo grandi debiti alle nuove generazioni.

Signor ministro, nelle stanze del suo ministero, a Porta Pia, sono tornati a circolare personaggi strani, portatori di strani affari. Vengono utilizzati strumenti, come la Quadrilatero Spa e la RAM, per i quali non voglio utilizzare la definizione dell'ex Presidente della Repubblica Cossiga.

Signor ministro, lo Stato e il suo ministero non si difendono più nelle cause promosse contro lo Stato stesso da parte di personaggi senza scrupoli. È il caso, ad esempio, del concessionario dei piani di ricostruzione postbellici, in cui il ministero e lo Stato sono latitanti e potrebbero essere chiamati all'esborso di somme ingenti in favore di chi ha ingannato, truffato e corrotto lo Stato, eminenti funzionari del ministero e del Consiglio di Stato ed i membri del consiglio dei lavori pubblici. Eppure il ministero non si difende e l'Avvocatura non interviene. La invito, qualora la mozione di sfiducia fosse respinta, a promuovere un accertamento al riguardo.

Un ministro che si occupa dei progetti dei tunnel e dei ponti, che fa annunci e che non si occupa dei trasporti e della logistica, non è adeguato. Sottopongo alla sua attenzione e a quella dei colleghi deputati l'esempio delle recenti leggi a sostegno al settore della cantieristica, vale a dire la legge n. 88 e la legge n. 51 del 2001. Nei quattro anni del suo Governo,

non è stata perseguita alcuna politica per il settore della cantieristica. Vi sono cantieri privati che, uno dopo l'altro, stanno chiudendo o fanno massiccio ricorso alla cassa integrazione, eppure non sono stati adottati neppure i provvedimenti consentiti dall'Unione europea. Per quanto ciò sia stato proposto più volte non soltanto da parte dell'opposizione, bensì dell'intero Parlamento, la risposta del Governo è sempre stata negativa.

Quanto ai porti, in questi quattro anni vi è stato un solo finanziamento, peraltro bloccato dalla legge finanziaria per il 2005. L'unica politica perseguita per quanto concerne la portualità è stata quella di ricorrere a commissariamenti ingiustificati e reiterati di numerose autorità portuali (Livorno, quasi due anni fa, Savona, Trieste, Ancona ed altre). L'autorità portuale di Livorno, dopo quasi due anni, è tuttora commissariata.

Il Parlamento ha approvato una legge per sottrarla ai ricatti dei suoi colleghi Matteoli, a Livorno, che vuole una cosa e non gliene va bene un'altra; Baldassarri ad Ancona, Brunetta a Trieste; il Parlamento le ha detto: vada avanti, signor ministro, è una sua competenza. Eppure, Livorno è ancora commissariata; e guardi che lei ha trovato nei porti un sistema funzionante, efficiente e pronto a competere per la sfida e per cogliere le opportunità della collocazione dell'Italia nel Mediterraneo! Eppure in questi quattro anni non si è fatta una politica portuale ma si è verificato soltanto un ricorso a commissariamenti, « commissariati » a loro volta da uomini del suo Governo.

Anche sul trasporto aereo, signor ministro, sono a rischio i finanziamenti stanziati dal precedente Governo, poiché non vengono più garantiti i pagamenti dei ratei dei mutui accesi per lavori già in corso in decine di aeroporti italiani, sia per gli investimenti che per i programmi di *security* aeroportuale; c'è persino un finanziamento della Banca europea per gli investimenti (BEI) di 150 milioni di euro per il quale non si pagano le rate degli interessi.

Infine, ma non certo per ordine di importanza, il suo ministero è stato ed è tuttora completamente assente sul tema del trasporto pubblico delle persone nelle città. Provi a citare, signor ministro, qualche provvedimento riguardante il trasporto delle persone nelle nostre città: non metropolitane, né trasporti a fune o a guida obbligata, non investimenti per l'ammodernamento del piano autobus e per i mezzi a basso inquinamento, non un intervento per il ripiano dei costi di trasporto pubblico urbano e interurbano, tanto che le imprese pubbliche e private di trasporto sono tutte in forte crisi.

Quando lei dice: « io non c'entro », e lo dice anche con « ingenuità », ammette le sue responsabilità e fa autocritica, nel senso che lei con la politica dei trasporti e della logistica non c'entra niente, proprio perché in questi quattro anni non se n'è mai occupato. Ma questo, signor ministro, non significa assenza di responsabilità politica.

Si racconta che, a seguito del crollo di una galleria, un magistrato, nel corso delle indagini, abbia svolto una serie di domande e interrogato gli ingegneri responsabili del ferro, della ghiaia, dell'asfalto e del cemento. L'ingegnere del ferro aveva risposto che, secondo lui, il ferro ha quantità e dimensioni previste dal progetto e che quindi non aveva responsabilità; anche l'ingegnere della ghiaia e dell'asfalto aveva certificato che quantità, qualità e caratteristiche erano quelle previste dal capitolato d'appalto e che quindi non aveva responsabilità; l'ingegnere del cemento aveva risposto: non chiedetelo a me, io non c'ero, il cemento non c'era e quindi non è sicuramente colpa mia se la galleria è crollata.

Vede, signor ministro, noi abbiamo assistito in questi quattro anni anche ad una gestione delle nomine degli enti e delle aziende fortemente innovativa rispetto agli altri precedenti, nel senso che abbiamo visto considerare queste aziende non come cose del paese, ma come cose del Governo, e quindi nominare personalità gradite ed espressione del Governo medesimo. Inoltre, non può essere che, quando avvengono

i fatti che i colleghi hanno ampiamente denunciato, di cui si è ampiamente letto sulla stampa e si è visto in televisione, si dica che non vi è una responsabilità e che il ministro è irresponsabile rispetto a tali vicende. Non è, quindi, corretto, non solo nei nostri confronti ma anche nei confronti dei cittadini, degli utenti, dei viaggiatori e dei lavoratori del settore, che lei si ritenga irresponsabile per tali vicende.

È per questi motivi, e cioè per l'interesse dell'Italia e degli italiani, che la Camera dei deputati dovrebbe votare a favore della mozione di sfiducia oggi al nostro esame (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare, a titolo personale, l'onorevole Molinari al quale ricordo che ha a disposizione quattro minuti di tempo. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE MOLINARI. Signor Presidente, signor ministro, lei dovrebbe rassegnare le dimissioni non solo per la scandalosa gestione dell'emergenza neve sulla A3 Salerno-Reggio Calabria e per la sua sconcertante informativa in Commissione, ma per tanti altri motivi.

Mi viene da chiederle quante volte, da cittadino, abbia percorso la A3. Ebbene, se malauguratamente le fosse capitato, avrebbe parlato in maniera sicuramente diversa.

Eppure, lei continua a sostenere che bisogna pagare il pedaggio ed istituire i caselli, senza accorgersi che manca l'autostrada! Lei, signor ministro, sta utilizzando ancora le risorse stanziato dal centrosinistra per l'ammodernamento e per la realizzazione della terza corsia dell'A3. Da ministro, non ha fatto altro che allungare i tempi di realizzazione e spostare sempre più in là la conclusione dei lavori. Un anno fa, si è recato nei pressi di Sicignano per inaugurare un nuovo cantiere. Da allora, quel cantiere è segnalato solo dalla recinzione arancione, ma non vi sono un solo lavoratore, un

mezzo meccanico, un prefabbricato che ne indichi l'operatività.

I suoi sottosegretari e viceministri, quando, ogni quindici giorni, vengono a rispondere in Commissione ai quesiti posti dalle nostre interrogazioni, ci informano di fallimenti di ditte, di appalti revocati da riassegnare, di una procedura, quella del *general contractor*, che di fatto non ha portato alcun beneficio nella riduzione dei tempi di realizzazione dei lavori di ammodernamento.

Lei, signor ministro, è un uomo dell'economia e sa quanto incide una rete infrastrutturale efficiente nella sfida della competitività, soprattutto in un paese che, per l'80 per cento, fa ancora viaggiare le sue merci su gomma.

Far girare in tutto il mondo le immagini di un'arteria bloccata per neve, con centinaia di automobilisti e camionisti sequestrati dal « generale » inverno per tre giorni e quattro notti, non è un bel biglietto da visita! E non ci venga a dire, signor ministro, che su quella strada, in quel tratto tra Lagonegro e Lauria, non nevicava mai: siamo ad oltre 900 metri di altitudine e, come segnalano i cartelli dei viadotti, siamo ai piedi del massiccio del Pollino. Quindi, la neve deve essere messa in conto. Gli abitanti del luogo che percorrono la A3 sanno quali sono i rischi dell'inverno, del ghiaccio, del vento, della nebbia ed anche della neve. Considerare evento fuori dal normale una nevicata in quel tratto è frutto di superficialità e di sottovalutazione dell'allarme meteo che pure era stato lanciato tempestivamente.

Guardi, signor ministro, che i piani antineve degli enti locali della Basilicata, pur con qualche difficoltà, hanno funzionato: nessun automobilista è rimasto bloccato dalla neve sulla viabilità locale. La prefettura, che è stata punto di riferimento in quelle difficili giornate, potrà confermare quanto dico. Dal 1972, a seguito di una frana, quel tratto di autostrada è a percorribilità ad una sola carreggiata ed a doppio senso di marcia. Puntualmente, esso va in *tilt* in qualsiasi

periodo dell'anno, in occasione di qualsivoglia esodo pasquale o natalizio, weekend lungo o ponte festivo.

E poi, signor ministro, è davvero paradossale: ci chiede di pagare il pedaggio quando persino ricevere il segnale Isoradio è impossibile: in quale modo gli automobilisti potevano essere tempestivamente avvertiti dell'emergenza? Lo sa bene che Isoradio non è sintonizzabile lungo la A3, a partire da Salerno.

Signor ministro, non ha nemmeno sentito il bisogno di chiedere scusa ai bambini intrappolati dal maltempo, agli anziani, agli automobilisti, ai camionisti, agli italiani, come ha fatto, invece, il Vicepresidente Follini. Anzi, con arroganza e supponenza, ha accusato gli italiani di «lamentite»!

È per queste ragioni che abbiamo sottoscritto e presentato la mozione in esame. Lei potrà essere un buon ministro dei sogni, ma un buon ministro si giudica dai fatti, dai risultati che consegue.

Di una cosa siamo certi: quando perderà le elezioni, Berlusconi saprà con chi prendersela (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare, a titolo personale, l'onorevole Lion, al quale ricordo che ha disposizione quattro minuti di tempo. Ne ha facoltà.

MARCO LION. Signor Presidente, la richiesta di dimissioni dell'ingegner Lunardi da ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha ragioni profonde e non riguarda solo la scandalosa gestione della nevicata sulla Salerno-Reggio Calabria ed il conseguente «sequestro di persona» di centinaia di cittadini.

Signor ministro, il paese non ha bisogno di un irresponsabile al Governo che, all'inizio del suo mandato, dichiara che, per realizzare le opere pubbliche, bisogna convivere con la mafia.

Il paese non ha bisogno di un ministro che, come lei, giusto una settimana fa, a Trieste, dichiara che il problema del traffico e dello smog nelle nostre città è irrisolvibile e, anziché lavorare alla riso-

luzione di una questione che secondo l'Organizzazione mondiale della sanità è causa di migliaia di morti all'anno per malattie polmonari, dichiara di non avere la bacchetta magica.

Il paese non ha bisogno di un ministro che insulta gli italiani definendoli affetti da «lamentite».

Il paese non ha bisogno di un ministro che ha ridotto le misure di tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini con la valutazione di impatto ambientale semplificata prevista dalla legge obiettivo, tant'è che oggi il nostro paese è sottoposto a procedura di infrazione da parte dell'Unione europea.

Il paese non ha bisogno di un ministro che si inventa fantasiose, a voler essere gentili, e pericolose, dal punto di vista del diritto e dei rapporti tra le pubbliche amministrazioni, società, come la Quadrilatero Spa, che per realizzare opere da voi solo annunciate, ma mai finanziate, intende far mercimonio del territorio, espropriando delle loro prerogative i comuni, le province e le regioni Marche ed Umbria.

Il paese non ha bisogno di un ministro che ha sottratto 280 milioni di euro alle Ferrovie per coprire il cosiddetto taglio delle tasse ai più ricchi, così come non ha bisogno di chi si è reso responsabile del primo sciopero dei pendolari che utilizzano il treno per andare a lavorare.

Invece, il paese ha bisogno di interventi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, della riqualificazione della rete ferroviaria italiana, di interventi per favorire il cabotaggio. Ha bisogno della messa in sicurezza e dell'adeguamento delle infrastrutture esistenti, perché il paese non ha bisogno di un elenco di grandi opere irrealizzabili e non finanziate.

Il paese non ha bisogno di annunci e di finti tagli dei nastri, di ponti sullo stretto che interessano solo la mafia. Il paese non ha bisogno di lei e del Governo che rappresenta (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro

chiusa la discussione sulle linee generali della mozione.

(Intervento del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Silvio Berlusconi.

SILVIO BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli deputati, è sufficiente scorrere le dettagliate ed articolate indicazioni offerte dal ministro Lunardi alle Commissioni parlamentari per comprendere l'assoluta strumentalità della mozione che quest'oggi impegna la Camera.

Si utilizzano eventi tragici e condizioni atmosferiche eccezionali per ragioni esclusivamente elettorali e non già politiche. Il ministro Lunardi ha operato, in questi tre anni e mezzo, con assoluta professionalità e dedizione per il miglioramento del paese e ha sempre dichiarato che, ove fossero emerse sue manchevolezze, immediatamente avrebbe rassegnato le dimissioni, ed io per primo le avrei pretese.

Certo è facile speculare sulle disgrazie e sui disagi, addirittura richiamando la tragedia di Linate, per la quale è in corso un processo penale. Lì vi è stata la individuazione di soggetti responsabili, ma certamente non del ministro Lunardi, che mai è stato neppure sfiorato dalle indagini. Solo questa notazione contribuisce a far comprendere il livello di questa mozione, mozione che, anche sotto il profilo costituzionale, proprio per il suo contenuto, desta non poche perplessità.

La Presidenza della Camera l'ha giudicata ammissibile, poiché si tende a dare ampio spazio ad ogni forma di controllo democratico dell'attività di Governo. Non si deve però dimenticare che la Corte costituzionale, con la nota decisione n. 7 del 1996, ha ben esplicitato i confini della mozione di sfiducia individuale, che appare ammissibile soltanto quando abbia determinate caratteristiche. La sfiducia individuale deve investire l'operato del singolo ministro in quanto (cito testualmente)

« lo distingua e lo isoli dalla responsabilità correlata all'azione politica del Governo nella sua collegialità », sicché si dovrebbe ritenere che, nel corretto operare del Governo (e di ciò darebbe, quindi, paradossalmente atto l'opposizione), il Parlamento dovrebbe sfiduciare il singolo ministro poiché la sua personale azione politica apparirebbe gravata da precise responsabilità in relazione all'esercizio dei poteri spettantigli, così come impone la Corte costituzionale. Ma, dalla lettura della mozione, è facile evincere come l'evento atmosferico, che tale è, sia preso a pretesto per una critica globale all'operato del Governo in tema di infrastrutture.

Ho qui una tabella riassuntiva, che ho preventivamente consegnato alla Presidenza, e che è esplicativa e non controvertibile di quanto è stato posto in essere da questo Governo, da questo ministro, da questa maggioranza che, ancora una volta, voglio ringraziare per lo straordinario lavoro fin qui svolto (*Commenti*).

Questa tabella rappresenta soltanto le opere appaltate e cantierate dalla legge obiettivo, quindi solo una parte dell'azione di Governo in tema di infrastrutture (*Commenti*). Di 36 grandi opere, soltanto quattro — dico quattro — sono ascrivibili alla precedente maggioranza, oggi opposizione. Noi abbiamo completato queste opere e ne abbiamo cantierate altre 32, per un importo di quasi 30 miliardi di euro ovvero 60 mila miliardi delle vecchie lire (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il Presidente del Consiglio ha portato delle tabelle e le abbiamo distribuite in fotocopia (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*)...

MAURA COSSUTTA. Non è un consiglio di amministrazione!

PRESIDENTE. Ho capito, onorevoli colleghi, ma credo che mi dovrete ringraziare, perché ciascuno di voi ha la tabella che ha fornito a me il Presidente

del Consiglio. Per cui, non vedo il motivo della discussione sulle tabelle (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana — Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*). Poi, sul merito, il Presidente del Consiglio illustrerà e, naturalmente, sarà o condiviso o contraddetto. Questa è la regola. Calma, onorevoli colleghi!

Presidente Berlusconi, la prego di continuare...

SILVIO BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. I fatti hanno la testa dura, Presidente; quindi, noi continuiamo ad illustrare i fatti (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana — Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*). Avrete la tabella, da cui si possono evincere una quantità di opere, anche epocali, come per esempio le opere in difesa della città di Venezia e quelle che riguardano il corridoio 5, con gli assi ferroviari dell'alta velocità e tutta una serie di altre opere importanti, che vanno dalle metropolitane alle ferrovie, alle strade, alle autostrade, agli *hub* portuali, ai sistemi idrici. Esse non possono certo essere ascritte ad una inattività del ministro; certamente, invece, sono state messe in opera con fatica, superando molte difficoltà da parte dei governi locali e, certamente, arrivando a dei risultati che non sono stati mai neppure pensati dalle precedenti amministrazioni governative (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista — Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza Nazionale*).

Ma io voglio anche rispondere puntualmente proprio in relazione all'evento neve occorso sulla A3 Salerno-Reggio Calabria, strada che abbiamo trovato in uno stato di

totale abbandono e che soltanto grazie all'impegno di questo Governo troverà un adeguato completamento per garantire un flusso di traffico ordinato e sicuro.

Quello che si è verificato nei giorni 26, 27 e 28 gennaio sull'asse Salerno-Reggio Calabria si configura a tutti gli effetti come evento raro e straordinario, cioè, nel rispetto della nomenclatura degli esperti di meteorologia, come evento estremo. Un evento vasto e straordinario, in quanto non si è verificato solo sulla parte montuosa del tracciato, ma anche su quella collinare e, addirittura, su quella marittima.

L'asse Salerno-Reggio Calabria non è un asse autostradale; occorre infatti prendere atto dell'attuale insufficienza infrastrutturale di una grande parte della Salerno-Reggio Calabria, che tutti continuano a chiamare autostrada, perché strutturata con carreggiate separate da uno spartitraffico centrale, ma che non è una vera e propria autostrada, sia perché non rispetta le attuali norme tecniche del CNR, essendo stata progettata e realizzata tra gli anni Sessanta e gli anni Settanta, sia a causa dell'inesistenza di barriere e di caselli di ingresso e di uscita.

In caso di emergenza, ciò rende quasi impossibile uno sbarramento fisico delle entrate e la contemporanea agevolazione delle uscite. Ciò significa che era, è e sarà impossibile, almeno fino al completamento dei lavori, evitare che eventi eccezionali, come quello che si è verificato il 26 e il 27 gennaio, possano essere gestiti con la logica e l'approccio con cui si governa un normale asse autostradale.

Una cosa è certa: se dei responsabili vi sono stati, saranno individuati. Voglio ricordare che il dicastero delle infrastrutture e dei trasporti ha nominato, il 27 gennaio scorso, una apposita commissione per verificare l'accaduto, per verificare le misure adottate dall'ANAS in applicazione del piano emergenza neve, per verificare, infine, la tempistica e le modalità di soccorso e di ripristino della viabilità.

Questo approfondimento consentirà l'identificazione di eventuali responsabilità.

Il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti ha, tra l'altro, con apposita direttiva già vigente, disposto che l'ANAS imponga ai vari concessionari di reti autostradali un apposito codice comportamentale da usare in caso di emergenza.

Per quanto concerne, invece, l'identificazione di azioni capaci di evitare che ciò si ripeta e cosa sia possibile fare per accelerare ulteriormente i lavori di completamento dell'asse stradale, confermo che il Governo si sta muovendo contestualmente in tre direzioni.

La prima, prevede un intervento ancora più incisivo, a livello europeo, per la definizione di norme che impongano la dotazione delle catene a bordo degli automezzi.

La seconda, individua un sistema organizzativo che, in caso di previsione intensa di neve, canalizzi i TIR verso terminali marittimi, seguendo la logica delle autostrade del mare; una logica che, proprio nei giorni 27 e 28 gennaio, ha visto canalizzare un numero rilevante di TIR — oltre 570 — solo nel porto di Napoli.

La terza direzione operativa, persegue, invece, sia la verifica per il contenimento dei tempi di realizzazione delle opere lungo l'asse stradale Salerno-Reggio Calabria, sia l'identificazione e la realizzazione di apposite aree di sosta ubicate nei punti di accesso al tratto montuoso della strada.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto all'ANAS di effettuare tali verifiche al fine di velocizzare ulteriormente i tempi previsti per il completamento delle opere già cantierate e di quelle da appaltare e, al tempo stesso, di identificare e realizzare le prime piastre di attesa. Infatti, solo attraverso interventi strutturali, sarà possibile contenere i disagi ed evitare blocchi così rilevanti per il flusso di traffico nord-sud-nord del paese.

Tali interventi devono prevedere anche il supporto delle reti stradali al contorno dell'asse Salerno-Reggio Calabria, il cui completamento è il primo passo verso una dotazione organica di infrastrutture del territorio interessato dall'asse.

Voglio, altresì, confermare che la realizzazione completa, ed in tempi certi,

dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria ha rappresentato uno degli obiettivi portanti del primo programma di infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001.

Ad oggi, sono stati già approvati, appaltati e consegnati i lavori per tre maxilotti, per un importo pari a 2,3 miliardi di euro (circa 4 mila 600 miliardi di vecchie lire). Altri due maxilotti sono in fase di gara, per un importo di 1,5 miliardi di euro, ed entro l'anno saranno mandati in appalto anche gli ultimi due maxilotti.

Ciò — lo ripeto — testimonia non solo l'attenzione e la tensione del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, e di questo Governo, a realizzare un segmento essenziale del corridoio n. 1 (Berlino-Palermo): denuncia, soprattutto, la volontà di superare la logica della semplice manutenzione, la logica dei microlotti, sempre seguita in passato, la quale, pur se estesa su una parte rilevante della rete, non avrebbe mai consentito il completamento organico dell'intera arteria.

Ritengo, infine, indispensabile, in questa occasione, rivolgere un ringraziamento, da parte del Governo, a tutti coloro che, in quei giorni, hanno lavorato affinché l'emergenza non si trasformasse in tragedia, il che è stato possibile per merito dell'efficienza, della professionalità, dello spirito di sacrificio dimostrati dalle forze di polizia, dagli uomini della Protezione civile e dagli addetti dell'ANAS (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

Signor Presidente, signori deputati, questo Governo ed il paese sono costretti a fare i conti con i ritardi del passato. La verità è che siete stati proprio voi dell'opposizione, quando governavate, a rendervi responsabili di ciò che ora imputate al Governo (*Commenti*). Siete stati voi a rallentare la realizzazione di ogni opera pubblica. Siete stati voi, anche in nome di un falso ambientalismo fondamentalista, a portare l'Italia in una condizione di pesante arretratezza infrastrutturale (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita,*

DL-L'Ulivo, di Rifondazione comunista, Misto-Comunisti italiani e Misto-Verdi-l'Unione – Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e della Lega Nord Federazione Padana). Abbiamo un gap di circa il 50 per cento nei confronti dei sistemi-paese con cui siamo in competizione, specie nei riguardi di Francia e Germania.

Tutti gli italiani sono consapevoli che in questi decenni, ed in particolare negli anni in cui avete governato, vi siete disinteressati dello sviluppo infrastrutturale del paese (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana – Una voce dai banchi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo: «Sono quattro anni che governi!»*). Se ve ne foste interessati, sarebbe ancora peggio, perché questo dimostrerebbe la vostra totale incapacità al riguardo (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana – Proteste di deputati dei gruppi Democratici di sinistra-L'Ulivo, Margherita, DL-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani!*).

Questa è la verità dei fatti, e gli italiani la conoscono. Ed è per stabilire la verità che io chiedo al Parlamento di respingere, senza esitazioni, la mozione di sfiducia individuale contro il ministro Lunardi, al quale rivolgo il ringraziamento e l'apprezzamento del Governo (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo – Una voce dai banchi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo: «Buffone!»*), a cui sono certo si unirà l'apprezzamento di quest'aula. Vi ringrazio (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana – I deputati del gruppo di Forza Italia si levano in piedi – Congratulazioni – Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Presidente del Consiglio.

Vorrei solo precisare, per quanto riguarda la Presidenza della Camera, che era un preciso dovere, al quale ho adempiuto, calendarizzare la mozione di sfiducia presentata nei confronti del ministro Lunardi. Si è trattato dunque non di un atto di liberalità della Presidenza della Camera verso l'opposizione, ma di un dovere.

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Filippo Mancuso, al quale ricordo che ha a disposizione tre minuti. Ne ha facoltà.

FILIPPO MANCUSO. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, rivendico la mia « progenitura » in materia di sfiducia individuale verso un ministro per chiederle, signor Presidente, di concedermi qualche minuto in più.

Comincio proprio da lei, signor Presidente della Camera, se lei presterà un minimo di attenzione alle povere cose che sto per dirle. Mi sto rivolgendo a lei, signor Presidente...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Filippo Mancuso, ma mi avevano distratto: adesso sono tutto orecchie!

FILIPPO MANCUSO. Spero di avvinerla, signor Presidente (*Si ride!*)!

PRESIDENTE. In passato è capitato a volte, non sempre (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia!*)!

FILIPPO MANCUSO. Dicevo, signor Presidente, che, in tutta franchezza, ho nutrito qualche dubbio circa l'ammissibilità di questa mozione, e non solo per le ragioni evocate dal Presidente del Consiglio in ordine al dettato della Corte costituzionale, che ha delimitato la materia

deducibile in questo tipo di esperimenti a quella che vede il ministro farsi quasi autonomo rispetto al Governo.

Nell'antica occasione, l'autonomia del ministro sussisteva, e dunque la mozione di sfiducia era almeno ammissibile, poiché il ministro della giustizia, come è noto, gode, in base all'articolo 107 della Costituzione, di un suo *status* speciale. Nel nostro caso, tuttavia, tale specialità di competenze del ministro « incriminato » non sussiste. Il ministro poteva godere anche di questo altro argomento, taciuto dal signor Presidente del Consiglio, poiché mi sembra che la legge n. 400 del 1988 preveda la possibilità che sia lo stesso Presidente del Consiglio a contestare l'agire di un singolo ministro e ad elevare tale condotta a fatto autonomo rispetto alla responsabilità del Governo.

Ciò non è avvenuto, quindi la sfiducia avrebbe dovuto colpire, casomai, l'intero Governo, e da qui si dimostra la strumentalità dell'esperimento. In altri termini, giuridicamente parlando, vi era l'argomento principe per investire di questo caso il Governo. Invece no: si è voluto imputare ad un singolo ministro, parte integrante di una politica, un fatto specifico. Questo è ciò che la riguarda, signor Presidente.

Quanto al resto, il Presidente del Consiglio ha evocato la sentenza della Corte costituzionale in questa materia. Io non mi permetterò di ricordare le enormi critiche che la dottrina ha sollevato intorno a tale sentenza, che è stata considerata quasi « un caso di rossore » della giurisprudenza costituzionale. Io non sono in grado di essere credibile su ciò; tuttavia ribadisco che sul valore di questa sentenza, che comunque fa stato, vi sono voci di dissenso ben più autorevoli della mia.

Bisognerebbe, quantomeno, ricordare che tale decisione, che ora viene utilizzata, si maturò in un clima di alterazione completa dello stato d'animo del Parlamento e del paese, in cui nessuno — me compreso — si poté chiamare completamente indenne dal dato emozionale. Ciò ebbe una ricaduta sulla qualità giuridica della sentenza. Orbene: ci fermiamo a ciò;

non voglio recriminare, ma non possiamo non avvertire che una decisione, giuridicamente opinabile, politicamente controversa, funzionalmente equivoca, non possa essere esaminata che in modo massimamente attento. Perché al ministro Lunardi si deve rimproverare di non aver preveduto in febbraio ciò che sarebbe accaduto a luglio? Che ragionevolezza, che misura, che senso della responsabilità è questo? Del resto, l'intera tessitura della mozione trasuda preconcetto e la volontà di colpire a qualsiasi costo.

Non voglio ironizzare, ma, se potessi farlo, direi che tanto varrebbe imputare ad Ulisse personalmente di essere giunto con dieci anni di ritardo a casa, e non alle tempeste che ne ostacolarono l'omerico ritorno (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e della Lega Nord Federazione Padana*)!

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Filippo Mancuso.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, anche oggi abbiamo assistito all'ennesimo tentativo strumentale di coinvolgere, attraverso una mozione di sfiducia individuale, l'operato dell'intero Governo. Come annunciato in sede di discussione generale, vale la pena ripercorrere brevemente tutte le tappe che hanno contraddistinto l'azione del ministro Lunardi negli ultimi tre anni e mezzo. Va ricordato, anzitutto, che la legge che porta il suo nome è la prima riforma della Casa delle libertà e si innesta in una situazione drammatica, ereditata dai precedenti Governi di centrosinistra, che avevano adottato una serie di provvedimenti con una logica legislativa di natura giudiziaria e burocratica, che aveva — in sostanza — paralizzato il paese.

Non è così per la legge Lunardi, che, invece, ha attivato il progetto delle grandi opere, introducendo norme snelle, che hanno permesso, negli ultimi anni, di aprire i cantieri per la modernizzazione

del paese. Gli ostacoli non sono stati pochi: cito il caso, per rispondere ai colleghi di centrosinistra, di quando ci trovammo di fronte alla necessità di ripristinare la continuità giuridica per riattivare i contratti per la realizzazione delle grandi opere sull'alta velocità e l'alta capacità.

La responsabilità del Governo di centrosinistra di aver bloccato tali lavori pesa oggi sulla vostra parte politica; solo il coraggio del Governo di centrodestra ha consentito di ripristinare una continuità che oggi si può constatare non solo attraverso le quattro pagine delle opere pubbliche indicate dal Presidente del Consiglio, ma anche sulla base della verifica quotidiana di ogni cittadino, che può rendersi conto di come i lavori sull'alta velocità e sull'alta capacità avanzino quotidianamente a ritmi mai visti per questo paese (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Alleanza Nazionale — Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

Questo è il motivo politico della presentazione di una mozione di sfiducia assolutamente strumentale! Quel blocco, bisogna sottolinearlo, ha comportato un enorme spreco di denaro. Via via, vanno, poi, elencate le riforme: quella del codice della strada, attivata in questa legislatura e che ha comportato un risparmio in termini di vite umane del più di venti per cento, riducendo i costi sociali relativi. È una riforma nostra, non vostra!

Abbiamo attivato, quindi, le opere sul corridoio 5 e sugli altri principali corridoi con due atteggiamenti. Il primo, introducendo quel meccanismo di natura finanziaria di raccolta dei fondi per la realizzazione delle grandi opere attraverso ISPA, uno strumento nuovo che ha superato quella logica di *partnership* nella prima versione, che voi non siete stati in grado di superare.

Il secondo atteggiamento è stato quello legato ad una vera azione politica nei confronti di quell'egemonia franco-tedesca, che pretendeva di far transitare la maggior parte del traffico a nord delle Alpi. La capacità di riportare nel corridoio

5, attraverso un'azione politica forte, il nostro paese e, soprattutto, quell'area del paese denominata Padania, che è l'asse portante dell'economia, nonché l'apertura dei cantieri del nord, è un merito del ministro Lunardi. Per questo motivo è stata presentata una mozione di sfiducia (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)!

Vorrei ricordare, tra l'altro, il protocollo trasporti nella Convenzione per la protezione delle Alpi: un provvedimento di natura ideologica ambientalista che avrebbe reso il nostro paese strutturalmente in ritardo rispetto alle infrastrutture realizzate al nord delle Alpi. Questo è contro l'interesse nazionale tante volte sbandierato da voi e, invece, insidiato attraverso provvedimenti di natura ambientalista e ideologica! Toccherà al Parlamento intervenire e correggere quel provvedimento.

Per quanto concerne gli investimenti nel settore ferroviario, si possono elencare le misure straordinarie per modernizzare, attraverso Trenitalia, un sistema che eredita locomotori vecchi di quarant'anni, un sistema che, guarda caso, non ha trovato incentivazioni a breve. Lo voglio sottolineare per segnalare una questione sollevata in più di un'occasione: quella dei tempi.

Vorrei ricordare, colleghi del centrosinistra, che l'acquisto dei treni per metterli in rete non è così veloce come magari acquistare, grazie agli incentivi alla rottamazione approvati dai vostri Governi, macchine per favorire un gruppo industriale in perenne crisi. Guarda caso, le vostre misure a breve erano volte ad aggiungere automobili sulle infrastrutture già congestionate (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)! Parlate di intermodalità ed avete adottato misure per favorire la FIAT. Complimenti!

Anche l'accusa rivolta al ministro sulla tragedia di Linate è assolutamente strumentale. Grazie alla riforma predisposta da questo Governo, abbiamo distinto i ruoli di ENAC, ENAV e società di gestione, per superare quella confusione legislativa

creata da voi nella passata legislatura. Con le vostre leggi, attraverso il principio della legislazione contigua, non è consentito individuare responsabilità precise: di questo vi dovrete vergognare (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia*)!

Vorrei, inoltre, dare atto al Governo — evidentemente è un tema che riguarda solo la Lega Nord — di aver rispettato un impegno assunto, attraverso un provvedimento che consente alle libertà e alle identità locali di manifestarsi attraverso la cartellonistica bilingue. Grazie, ministro, è stata una battaglia della Lega e l'abbiamo portata a casa grazie a lei (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)!

Le vorrei dare, però, alcuni suggerimenti. Purtroppo, vi è stato qualche ritardo nel completare l'iter sulle grandi opere. Tuttavia, va ricordato, ad esempio, che la commissione VIA ha impiegato qualche mese in più a svolgere le sue funzioni rispetto a quanto previsto dal centrodestra nelle sue intenzioni politiche. Ciò, perché la commissione, che ha lavorato due anni presso il Ministero dell'ambiente, non era stata indicata dal ministro Matteoli, ma era un'eredità del precedente Governo: non ha licenziato i progetti, ha fermato l'istruttoria della legge, ha bruciato i provvedimenti, senza lasciare relazioni (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)! In sei mesi, guarda caso, i lavori di istruttoria sono poi ripartiti da zero.

Quindi, questa è la ragione di parte dei ritardi di cui ci attribuiscono la responsabilità non etica i parlamentari che oggi sono intervenuti, che dimenticano questi aspetti, che non sono dettagli, ma un giudizio politico nei vostri confronti.

Concludo con una serie di aspetti che riguardano chi giudica, perché evidentemente una mozione di questo tipo riguarda complessivamente il Governo. Vorrei ricordare ai colleghi di centrosinistra chi ha fatto le privatizzazioni delle autostrade in questo paese e chi ha creato le condizioni perché società private ponesero delle condizioni che ancora oggi, in

alcuni casi, sfuggono al principio di controllo e di indirizzo del Governo. Lo avete fatto voi, probabilmente per favorire qualche vostro amico, e oggi fate i moralisti!

Vorrei ricordare a tutti gli scioperi dei treni di questi giorni (quelli dei macchinisti): ci sono comitati pendolari onestamente arrabbiati per la situazione, ma, guarda caso, ci sono anche notizie di iscritti DS che si infilano nei comitati pendolari per un'opposizione frontale a Trenitalia, non per avere un servizio migliore, ma per ragioni elettorali! Vergogna di questo (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo — Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)!

GIORGIO PANATTONI. Parla per te!

ANDREA GIBELLI. Vergogna!

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli, sta esaurendo il tempo, anzi, è esaurito.

ANDREA GIBELLI. Concludo, signor Presidente, in trenta secondi con un invito a sostenere la pragmaticità con cui il ministro Lunardi ha affrontato la questione su quella tragica vicenda che ha coinvolto la Salerno-Reggio Calabria.

Infine, rivolgo un invito, che in realtà è una battuta. Il prossimo Natale farò un regalo ai parlamentari di centrosinistra: una sfera di cristallo per prevedere le condizioni del tempo e il loro futuro di ipocriti (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*), che non danno onore all'atteggiamento pragmatico di questo Governo (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia — Congratulazioni*).

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

RODOLFO DE LAURENTIIS. Ho ascoltato con molta attenzione la relazione nel corso dell'audizione del ministro Lunardi

di fronte alle Commissioni riunite VIII e IX della Camera del 10 febbraio scorso. Allo stesso modo ho ascoltato le argomentazioni dell'opposizione, che oggi sono state di nuovo consegnate alla nostra attenzione in quest'aula.

L'ampio ed articolato intervento del ministro aveva toccato tutti gli aspetti di una complessa e problematica situazione che ci troviamo a dover affrontare affinché il paese possa sostenere una politica dello sviluppo fortemente ancorata e sostenuta da un sistema dei trasporti e della logistica adeguato alla sfida della competizione globale, dell'efficienza e della modernità infrastrutturale ed organizzativa del settore complessivamente inteso, con riferimento sia alle diverse modalità di trasporto, sia alla loro integrazione.

Il filo da lei tracciato richiede di partire da un'analisi del contesto in cui ci troviamo e che sfugge ai più. È ciò che ci interessa e ci appassiona di più rispetto alle sterili polemiche a cui abbiamo assistito in queste settimane, perché è solo dalla profonda comprensione di questo contesto e degli scenari che si possono aprire per il futuro che possiamo tentare di concentrare i nostri sforzi per rendere più comprensibile anche alle forze politiche di questo Parlamento la reale situazione in cui ci troviamo, sia per il posizionamento geo-economico, sia di quello geopolitico.

Solo un'approfondita conoscenza degli scenari ci consente di individuare le problematiche, le criticità di sistema e i fattori di penalizzazione del nostro paese e ci impone conseguentemente la responsabilità istituzionale di individuare strumenti efficaci e azioni forti per eliminarli. Ciò ci dovrebbe indurre — almeno credo — ad una comune adesione tra maggioranza ed opposizione a quel minimo comune denominatore che è l'interesse generale del paese, che francamente mi sembra un po' disatteso nelle argomentazioni addotte dalle opposizioni a sostegno della mozione di sfiducia.

È sui problemi veri del nostro paese che vorrei riportare l'attenzione di tutte le forze politiche di quest'aula. Nel corso

degli anni novanta l'Italia ha accumulato un ritardo di crescita di circa 7 punti del PIL rispetto alle altre economie dell'area dell'euro.

La minore crescita dell'economia italiana trova spiegazione nell'insufficiente risposta dell'offerta di trasporto essendo la domanda interna aumentata in Italia in misura analoga a quella degli altri paesi dell'area dell'euro. La perdita di competitività dell'economia italiana è puntualmente registrata dal forte divario tra l'evoluzione delle nostre esportazioni e quella del commercio internazionale da un lato, e dall'accresciuta elasticità delle nostre importazioni rispetto alla domanda dall'altro.

La nostra quota di mercato da una media di 4,7 punti percentuali delle esportazioni mondiali tra il 1986 ed il 1995 è passata rapidamente al 4,1 dell'anno 2000: è la caduta più forte tra quelle rilevate negli ultimi decenni tra i paesi industriali e vede come primo imputato l'insufficiente sistema dei trasporti.

I fattori che determinano il posizionamento più o meno competitivo del nostro sistema dei trasporti sono di carattere strutturale e non sembra che possano significativamente modificarsi nel futuro immediato ed a medio termine se continuiamo a non sostenere uno sforzo ciclopico che si rende necessario e che, fino ad oggi, abbiamo caricato tutto sulle spalle del ministro Lunardi, a meno di non voler penalizzare la crescita economica, il volume ed il valore degli scambi.

Non possiamo esimerci dal ricordare, rispetto a quanto sottolineato da alcuni colleghi dell'opposizione, che la congestione e l'inquinamento delle città sono effetti diretti della mancata politica infrastrutturale del paese nei trascorsi trent'anni. Questi sono i problemi di oggi, ma erano problemi di allora, anche quando nel nostro paese governava il centrosinistra.

La risposta che siamo stati capaci di dare ad un incremento del traffico di merci di oltre il 350 per cento e del circolante di oltre il 330 per cento dagli anni settanta ad oggi è stata quella di

umentare il livello complessivo delle infrastrutture ad un tasso medio annuo di appena lo 0,3 per cento, contro il 2,4 circa di Regno Unito e Germania ed il 3,3 della Francia. Anche la Spagna, pur dovendo recuperare un *gap* consistente, si è mossa ad una velocità media annua, nell'adeguamento infrastrutturale, superiore al 2 per cento.

Nelle principali economie industriali europee, quindi, la crescita della dotazione infrastrutturale si è mantenuta in linea o ha addirittura superato, come per la Francia, quella del PIL. Al contrario, in Italia i soli investimenti infrastrutturali stradali non hanno fatto registrare dinamiche di crescita come negli altri paesi europei. In questo settore lo sforzo compiuto dal Governo e dalla sua maggioranza è evidenziato nella relazione del ministro Lunardi nella sua audizione e nel documento che è stato consegnato oggi alla nostra attenzione.

Rispetto ad una caratteristica specifica dei trasporti come settore di rilevanza trasversale, come tessuto connettivo, come elemento di forza dell'intera economia di un paese, un punto di domanda fondamentale riguarda la questione della competitività del sistema dei trasporti, valutata considerando contestualmente agli elementi di prezzo gli elementi che caratterizzano in modo più completo la prestazione dei servizi. Mi riferisco alla competitività del sistema dei trasporti in connessione con la più ampia competitività territoriale determinata, in primo luogo, da una disponibilità infrastrutturale.

Il tema della competitività è al centro della riforma del settore dell'autotrasporto che attendeva da anni le risposte contenute nel provvedimento oggi approvato dal Parlamento. Così il tema della competitività e della sicurezza è al centro della riforma del settore del trasporto aereo che ha ammodernato il codice della navigazione dopo circa sessant'anni. Allo stesso modo, il tema della competitività, dell'efficienza, del miglioramento della qualità dei servizi, dell'accrescimento delle strutture dimensionali delle nostre aziende in grado anche di reggere alla competizione

di altri soggetti stranieri, che nel nostro paese stanno acquistando progressivamente sempre più quote di mercato, è al centro del lavoro che la Commissione trasporti della Camera sta svolgendo sul trasporto pubblico locale. I colleghi dell'opposizione hanno sottolineato che tale trasporto è un elemento cruciale per la politica della mobilità nel nostro paese, ma rispetto ad esso non registriamo una reale volontà di dare un contributo serio e fattivo da parte dell'opposizione.

Il tema della sicurezza è al centro della riforma della circolazione stradale che tante vite umane ha risparmiato. Ministro Lunardi, ritengo che questi siano temi non abbastanza noti e né si vogliono approfondire. Vengono ad arte sottovalutati per smorzare ed attenuare il grande sforzo posto in campo con il rilancio infrastrutturale del nostro paese di cui la « legge obiettivo » resta una pietra miliare delle politiche poste in campo dal Governo Berlusconi e rispetto al quale, evidentemente, non posso che condividere le definizioni dei colleghi della maggioranza che mi hanno preceduto.

Alle forze politiche di opposizione non può e non deve sfuggire questo richiamo alle analisi puntuali di un paese che, con grande sforzo, va di nuovo confrontandosi con i grandi mercati internazionali e con gli altri paesi europei, anche in termini di attuazione di politiche di modernizzazione. È per questo obiettivo strategico che bisogna anche essere pronti ad affrontare le difficoltà insite in complessi sistemi di gestione e di rinnovate politiche di relazioni industriali. Agli utenti non dobbiamo trascurare di comunicare e di chiedere, quando è necessario, il loro sacrificio, per rendere più agevolmente perseguibili gli sforzi che stiamo ponendo in campo nel sistema delle infrastrutture. Non dobbiamo avere remore nel chiedere « scusa », come ha fatto il Vicepresidente Follini nei confronti di tutti quei cittadini rispettosi delle normali regole prudenziali, messi in difficoltà da parte di chi queste regole non le ha osservate.

Signor ministro, la fiducia che noi affidiamo alle politiche di ammoderna-

mento delle infrastrutture di questo paese e al suo operato è ampia ed incondizionata, affinché lei possa portare a termine, nel rispetto dei tempi e delle risorse disponibili, il programma che il Governo e il Parlamento le hanno assegnato. Qualora però dovesse ritenere che lo sforzo che lei sta ponendo in campo non sia sufficiente rispetto alle esigenze che si manifestano, non si risparmi di richiedere a questo Parlamento il sostegno politico necessario, per poter consegnare un'Italia, così come ci viene richiesto dai cittadini, caratterizzata da meno code, meno disagi e da una nuova fase di modernizzazione e di sviluppo, capace di sostenere con forza e determinazione le *performance* della nostra economia e del sistema paese.

Durante il lavoro necessario per raggiungere questo obiettivo, così strategico per il nostro paese, non le verrà mai meno la fiducia ed il sostegno forte, incisivo e determinato del gruppo dell'UDC (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro - Congratulazioni*).

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

ANTONIO PEZZELLA. Onorevoli colleghi, l'eccezionalità dell'episodio relativo al blocco della circolazione sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, in occasione dei recenti eventi meteorologici, ha purtroppo alimentato anche — mi si consenta la ripetizione — un'eccezionalità di polemiche politiche. Francamente, il polverone di strumentali accuse, rivolte nella fattispecie al Governo, ed in particolare al ministro Lunardi, dai colleghi del centrosinistra, vanno ben oltre la pur comprensibile e legittima azione di sindacato parlamentare di una forza o di uno schieramento di opposizione.

Anche se il confronto tra i Poli è stato acceso, soprattutto nell'ambito delle Commissioni riunite VIII e IX della Camera, ci siamo lasciati dopo l'audizione del ministro Lunardi con la generale consapevolezza che nessuna responsabilità, sull'ec-

cezionalità degli accadimenti, poteva essere comunque addebitata al Governo. Nella fattispecie, il ministro Lunardi ha infatti fornito tutti gli elementi per il chiarimento dell'esatta dinamica dei fatti. Non contenti di quanto a noi comunicato, alcuni parlamentari dell'opposizione hanno comunque sottoscritto una mozione di sfiducia lunedì 31 gennaio scorso. Leggendo le motivazioni di tale mozione di sfiducia, si denota ancora una volta, in forma recidiva, una strumentalizzazione degli avvenimenti, senza alcun contributo di analisi reale dei fatti e delle azioni poste in campo e, se volete, di analisi di qualche zona d'ombra, che comunque abbiamo dovuto registrare nei giorni degli intensi eventi atmosferici.

Non è pensabile che si addebiti ad un ministro la responsabilità di gestione di strade che non appartengono alle sue direttive. Dunque, ciò significa che l'opposizione si sta inventando ogni giorno nuovi meccanismi, con qualche bugia di troppo, per coprire un lungo periodo di inadempienze, aggiornandole ad oggi, e per metterle in conto a questa maggioranza. Mi domando se al Parlamento, alla politica, a coloro che hanno responsabilità di Governo e di opposizione, interessi risolvere i problemi, affrontando le cause che li hanno creati ed individuando insieme le soluzioni, oppure interessi sempre e soltanto lo scontro politico, a qualsiasi livello esso si ponga, sia che esso riguardi il dialogo con i cittadini, sia che esso riguardi le concezioni che abbiamo della società e della politica.

Questa è l'evidenza dei fatti. Negli anni che vanno dal 1995 al 2001 i Governi precedenti hanno investito annualmente in infrastrutture lo 0,4 per cento del prodotto interno lordo annuo, mentre il traffico, in termini di tonnellate per chilometro e di viaggiatori per chilometro, è aumentato in forma esponenziale.

A fronte di questo quadro, i Governi di centrosinistra non hanno saputo organizzare un processo di riallineamento sul piano infrastrutturale del paese nelle politiche di Governo necessarie a reggere la spinta competitiva degli altri paesi europei

ed a facilitare la nostra economia, le nostre imprese ed a vincere la sfida della globalizzazione dei mercati.

Il ministro Lunardi ed il Governo Berlusconi hanno dovuto lavorare non poco per far comprendere a questa opposizione che, ormai, il paese si allontanava sempre di più dalle economie europee e che era necessario, lo è ancora adesso, ricreare la stessa condizione degli anni del dopoguerra per un grande processo di rilancio della nostra economia.

Il programma degli interventi della « legge obiettivo » del *master plan* europeo è stato costruito partendo dal nulla. I progetti di infrastruttura del paese erano fermi da anni; non vi era coscienza che i valichi alpini si sarebbero saturati, che i nostri porti ed aeroporti non erano adeguati a sostenere la spinta degli scambi internazionali e che le nostre città andavano verso il collasso.

Oramai, si è spezzato quello spirito di solidarietà civile di dibattito democratico che, in alcuni momenti, è necessario ed indispensabile, soprattutto quando si vanno ad affrontare problemi complessi e difficili di proiezione del sistema paese in un orizzonte temporale di almeno dieci anni. Si tratta di fare scelte che non sono dettate dal contingente (i risultati sono immediatamente visibili), ma che, viceversa, richiedono determinazione, perseveranza, convenzione, con risultati che si vedono lentamente a distanza di anni, laddove il concreto della politica oramai è il quotidiano.

A questo ministro delle infrastrutture dobbiamo riconoscere una grande determinazione nel voler proiettare il paese in un orizzonte prossimo in cui le Alpi siano più facilmente traguardate, i nostri aeroporti riescano a relazionarsi agevolmente con il resto del mondo, i nostri porti siano in grado di accogliere le grandi navi transoceaniche, facendo diventare l'Italia la piattaforma logistica dell'Europa, così come dobbiamo riconoscergli che è stato il primo a lanciare la sfida di una seconda legge obiettivo per le aree urbane.

Quanto si è verificato nei giorni scorsi sulla Salerno Reggio-Calabria necessitava,

a nostro avviso, solo di un migliore coordinamento nello stato delle informazioni che si coniugasse alla maggiore sinergia nella dinamica dei soccorsi che sono stati prestati e che sono stati massicci, senza alcun risparmio di energie. È evidente che la tratta Salerno-Reggio Calabria è ancora una autostrada monca e carente; se è priva di caselli all'accesso e, quindi, si può entrare in ogni momento, dobbiamo capire come ciò possa accadere.

Di certo, non si può non negare che il Governo stia lavorando sugli aspetti infrastrutturali per migliorarne la fruibilità e la funzionalità; viceversa, l'opposizione continua a dichiarare tutto e il contrario di tutto sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria. È, infatti, riconosciuto da tutti come la « legge obiettivo » sia una grande legge e come il risultato relativo alle infrastrutture nel nostro paese sia finalmente attuato.

Cari colleghi, nei prossimi anni, se non interverremo subito e massicciamente, i disagi, anche con meno clamore, diventeranno quotidiani, con il rischio di bloccare il paese.

Nelle responsabilità che vengono additate al ministro Lunardi rientrano anche — leggo testualmente la mozione presentata — le « inadeguatezze delle risorse e degli interventi per il trasporto pubblico locale e per la riqualificazione della rete ferroviarie, la mancata attuazione degli impegni annunciati per le grandi opere » e così via. Se commentiamo ciascuno di questi punti anche sulla base degli atti parlamentari delle Commissioni, è facile dimostrare come l'opposizione, proprio su questi temi, sia sempre pronta al rinvio, al blocco, facendo molto più danni di quelli causati dalle nevicate nei giorni scorsi.

Onorevoli colleghi della maggioranza e dell'opposizione, al ministro Lunardi dobbiamo riconoscere il merito della convinzione degli obiettivi che sta faticosamente perseguendo. Alleanza nazionale, come forza politica di maggioranza, non farà mai mancare il proprio sostegno nel difficile cammino intrapreso, chiedendo alle forze politiche di opposizione di ritrovare quello spirito di solidarietà che spesso

accompagna le scelte difficili. Quella delle infrastrutture del paese è una scelta difficile, complessa, faticosa e generazionale che stiamo tutti perseguendo per i nostri figli e per le future generazioni.

Con la stessa forza di questo richiamo, chiediamo al ministro Lunardi di attivare tutti i tavoli istituzionali per rendere il confronto aperto e franco non solo con le forze di opposizione di questo Parlamento, ma anche con le regioni, i comuni ed i grandi decisori delle politiche di trasporto del nostro paese.

Siamo quindi disponibili al confronto leale e costruttivo con tutti, ma non accettiamo lezioni di buongoverno da un centrosinistra che, proprio a partire dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ha dimostrato tutte le sue incapacità e i suoi limiti quando è stato alla guida del paese.

Per queste ragioni, il gruppo di Alleanza Nazionale esprimerà un voto contrario sulla mozione in esame, confermando la fiducia al ministro Lunardi (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza Nazionale e di Forza Italia – Congratulazioni*).

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

ALFONSO PECORARO SCANIO. Signor Presidente, colleghi, mi spiace che il Presidente del Consiglio si sia allontanato in occasione della dichiarazione di voto che svolgo a nome di tutte le forze politiche dell'Unione di centrosinistra. Probabilmente, il Presidente del Consiglio sapeva che avremmo smentito tutte le osservazioni da lui rese in modo imbarazzato. Il Presidente Berlusconi, invece di rispondere sul merito della mozione di sfiducia presentata, prima ne ha contestato l'ammissibilità attraverso una difesa patetica del ministro Lunardi – dimenticando che nella scorsa legislatura le forze dell'attuale Casa delle libertà, quando erano all'opposizione, presentarono diverse mozioni di sfiducia nei confronti di ministri, senza considerarle incostituzionali –, poi ha elencato una serie di dati « a colori », evidentemente errati.

Queste invenzioni sulle presunte opere pubbliche non possono, seppur ripetute, nascondere la realtà. E, visto che avete parlato tanto di un ambientalismo esagerato da parte delle forze dell'Unione, vorrei leggervi quanto affermato dall'Associazione nazionale costruttori, sperando che il ministro Lunardi voglia ascoltare, anche come atto di rispetto verso il Parlamento. L'Associazione nazionale costruttori scrive: « Le prospettive del settore delle opere pubbliche in Italia diventano di anno in anno più preoccupanti. Le scelte del Governo, contraddicendo gli obiettivi più volte dichiarati, vanno nella direzione di un costante e consistente taglio agli investimenti infrastrutturali ». Questo è quanto afferma non una qualsiasi associazione ambientalista o le opposizioni, ma l'Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni dell'Associazione nazionale costruttori.

La realtà è che i vostri piani sono invenzioni. Quanto affermato dal Presidente del Consiglio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria è esattamente l'opposto della verità: i 130 chilometri di A3 in via di consegna sono tutti stati appaltati dallo scorso Governo. Non siete riusciti a consegnare nemmeno un chilometro e avete messo in cantiere solo un maxi lotto di poco più di 20 chilometri! I lavori sono iniziati solo dopo 16 mesi e a rilento e non siete stati in grado di consegnare nessun altro maxi lotto! Non continuate a parlare di promesse, perché la gente se ne accorge!

Dunque, non è serio recarsi in aula, in occasione di una circostanziata mozione di sfiducia presentata dall'opposizione, per parlare in modo astratto di opere futuribili; voi continuate a raccontare frottole al paese!

Tutto ciò comporta anche l'imbarazzo dei colleghi del centrodestra; infatti, ci siamo accorti che dopo l'intervento del *premier* si sono alzati ad applaudire soli i parlamentari di Forza Italia. Il Vicepresidente Follini, durante la disastrosa gestione dell'emergenza neve del 26, 27 e 28 gennaio, si è scusato pubblicamente con gli italiani per le responsabilità del Governo.

Alcune forze della maggioranza hanno chiesto le dimissioni del responsabile dell'ANAS. Bertolaso, capo della Protezione civile, vi ha accusato affermando che già dal 23 gennaio aveva avvisato dell'eccezionale nevicata che si sarebbe verificata, senza che voi faceste nulla. Lo stesso ministro Matteoli si è scusato.

Noi basiamo la mozione di sfiducia sulla gestione dell'emergenza verificatasi dal 26 al 28 gennaio, non sull'intera politica delle opere pubbliche, da noi fortemente contestata ma che porterebbe a chiedere le dimissioni dell'intero Governo, non solo del ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La realtà è che riteniamo gravissimo aver lasciato in modo plateale centinaia di cittadini chiusi nelle proprie auto. Forse il ministro ha perso la testa, ma comunque non può ribaltare le accuse sui cittadini bloccati per strada, rimproverando loro di essersi lamentati. Non solo queste persone sono rimaste bloccate, non solo giustamente un « pezzo » del Governo capisce che esistono precise responsabilità, ma il ministro continua a dimenticarsi di essere anche responsabile dei trasporti. Infatti, le infrastrutture comprendono anche i trasporti. Al contrario, dagli aerei ai treni, fino allo smog nelle città rileviamo che esiste una carenza ormai da anni in questo settore.

Il fatto che il Presidente del Consiglio, in grande imbarazzo, si presenti alla Camera dopo tre anni e mezzo di Governo ed accusi l'opposizione, invece di spiegare le buone ragioni dell'esecutivo in carica, dimostra che voi in materia di infrastrutture e trasporti siete un disastro. Le risposte che avete dato in questa sede non sono certamente in grado di rassicurarci.

Pertanto, vi chiediamo di assumervi le vostre responsabilità rispetto alla plateale prova di irresponsabilità e arroganza — e quest'ultima risulta molto grave quando si aggiunge all'irresponsabilità — di aver lasciato i cittadini abbandonati per strada e di averli poi insultati, dicendo che non sarebbero dovuti partire o che sono affetti da « lamentite ». Queste persone, quindi,

non solo devono restare bloccate sotto la neve, ma non hanno neppure il diritto di lamentarsi !

Allora, di fronte a questi atteggiamenti, non solo l'opposizione ha il dovere di presentare un atto che rappresenti le istanze di tutti cittadini italiani — non solo quelli di centrosinistra — indignati per quanto accaduto, ma voi avreste dovuto avvertire la responsabilità di rassegnare conseguentemente le dimissioni. Avrebbe dovuto avvertirla il ministro e il Governo in quanto tale, ma sappiamo che non possedete un atteggiamento così responsabile. Abbiamo preso atto di tutto ciò e per tali motivazioni abbiamo presentato alla Camera la mozione di sfiducia in oggetto.

Pertanto, chiediamo il voto favorevole su questa mozione con la seria e onesta consapevolezza — come poi esprimeremo in dettaglio — di aver lavorato, negli anni in cui siamo stati al Governo, facendo il possibile per migliorare le infrastrutture vere, quelle che davvero servono, non le promesse come il ponte sullo stretto o quelle « general-generiche ». Infatti, esse non rappresentano nulla, se non si riesce neppure a garantire la circolazione degli italiani in presenza di una nevicata, forse eccezionale, ma che non potete descrivere come una sorta di *tsunami* o di evento estremo. In realtà, in tutta Europa in presenza di siffatte neviccate si interviene con normali attività di manutenzione e di informazione nei confronti dei cittadini. Non lo avete fatto e vi siete assunti una grave responsabilità.

Pertanto, proseguiamo nella nostra battaglia sulle grandi opere, chiarendo che vogliamo infrastrutture utili al nostro paese. Quindi, lavoreremo fino in fondo per realizzare tali infrastrutture perché tutte le forze dell'Unione si sentono dalla parte dei cittadini e delle necessità reali del paese.

Per tutte queste considerazioni ci sentiamo assai indignati per la difesa fatta in quest'aula senza alcuna motivazione concreta e senza sentire il bisogno di scusarsi con i cittadini danneggiati in quei giorni né con tutti gli altri che in occasione di

altre emergenze verificatesi nel settore dei trasporti hanno sperimentato gravi difficoltà.

Signor ministro, lei è molto attento alla sua società, con la quale continua a seguire alcuni lavori in Francia nonostante evidenti problemi di conflitto di interessi da noi più volte denunciati. È sicuramente molto attento al suo lavoro, ma vorremmo un ministro che si occupi degli interessi dell'Italia, lavorando a tempo pieno per risolvere i nostri problemi, lasciando stare al contempo le vicende personali. Se poi dovesse proprio seguirle, allora lasci stare il governo del paese.

Pertanto, a nome di tutte le forze dell'Unione, dichiaro il voto favorevole sulla mozione di sfiducia in oggetto (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Verdi-L'Unione, dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita, DL-L'Ulivo, Rifondazione comunista, Misto-socialisti democratici italiani e Misto-Popolari-UDEUR*).

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

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, esprimeremo voto contrario sulla mozione in esame. Ricordo un episodio risalente esattamente a cinque anni or sono, quando, il 9 febbraio 1999, ebbe a verificarsi un'eccezionale nevicata che bloccò alcuni tratti dell'autostrada A1 per l'intera giornata e per metà della giornata successiva.

In quella occasione, gli organi di informazione ebbero a riportare notizie di gravi disagi lamentati dagli utenti in panne o semplicemente in coda, resi ancor più insopportabili per la grave insufficienza dei sistemi di assistenza e di soccorso e dalle erronee informazioni contenute sui tabelloni elettronici che rappresentavano in modo inadeguato la gravità della situazione. Le conseguenze politiche dell'accaduto furono costituite da una mera interpellanza, presentata peraltro da un deputato dell'Ulivo (all'epoca imperava il presidente D'Alema), finalizzata a sollecitare

il ministro in carica a porre in essere ogni iniziativa per impedire il ripetersi di tali disagi. Non si parlò di sfiducia, né si parlò di dimissioni e di responsabilità in genere di chi all'epoca governava il paese (e non era certo il centrodestra).

Ciò premesso, per quanto riguarda la mozione che ci occupa, presentata dai parlamentari dell'opposizione, essa rappresenta chiaramente un atto demagogico, pienamente in linea con la deriva estremistica che sta assumendo sempre di più l'opposizione di centrosinistra. È del tutto evidente, infatti, che l'evento atmosferico che ha creato tanti disagi su uno dei tratti montani dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è assolutamente eccezionale, e dunque difficilmente prevedibile, almeno nella sua reale consistenza.

Raccontano i presentatori della mozione che vi era stato nei giorni precedenti all'evento un avviso del Dipartimento della protezione civile che segnalava la possibilità di pesanti nevicate sulle regioni Emilia Romagna, Marche, Lazio, Umbria, Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Sicilia e Sardegna: diramare un avviso così generale ne attenua sicuramente il significato, in quanto riguarda circa due terzi del territorio nazionale e quindi due terzi della rete stradale ed autostradale.

Bene ha fatto il Presidente del Consiglio, al pari di altri colleghi che sono intervenuti, a porre alcuni interrogativi e alcune riflessioni sulla mozione in esame.

Una domanda sorge spontanea: può il Parlamento votare la sfiducia ad un ministro costringendolo a dimettersi? Il punto centrale della Costituzione, relativo al rapporto Parlamento-Governo, è l'articolo 94; in tale nobile norma non vi è una sola traccia ed un solo accenno che possa rendere possibile lo « spezzettamento » del meccanismo della fiducia, che riguarda l'intero Governo nell'insieme dei ministri che lo compongono.

L'aver adottato « all'italiana » l'istituto della mozione per le dimissioni di un ministro pone sicuramente una serie di interrogativi e di riflessioni che pur vanno fatte. Siamo nei limiti della costituziona-

lità? È contro la concezione attuale di governo e di coalizione elettorale preventiva? È ipotizzabile una nuova forma di destabilizzazione, magari con una maggioranza diversa dal governo di coalizione? Potrebbe essere data al Parlamento una illusione in ordine ai poteri che in effetti non ha? È contro la concezione del governo del Primo ministro?

Vale la pena di riflettere, e anche abbondantemente, sulla sentenza n. 7 della Corte costituzionale del 1996; ma il criterio da adottare per individuare la responsabilità del vertice di un dicastero non può certo essere quello oggettivo, ma certamente quello soggettivo; ed invero, come poter sostenere che il ministro debba rispondere *tout court* di ogni azione al di fuori del normale, logico e cosciente controllo di una divisione o diverso settore del proprio dicastero? E se responsabilità ci deve essere, è giusto da inquadrarsi nella forma commissiva od omissiva, cosciente e volontaria? Colpa o dolo, in altri termini, sono gli atteggiamenti psicologici minimi e necessari per poter affermare che ad un evento prevedibile, secondo la normale valutazione umana, non è stato opposto alcun rimedio fattuale che abbia impedito il suo verificarsi; o ancor più, dopo il suo verificarsi, non sia stato posto in azione alcunché al fine di impedire il peggiorare della situazione *ex ante*.

In mancanza di ciò, dovremmo argomentare diversamente: ogni e qualsiasi evento normale od eccezionale, frutto dell'esperienza umana o dell'alea, verrebbe a costituire presupposto per addebitare gli effetti del suo verificarsi, con l'inimmaginabile carico di conseguenze, sulle spalle di un incolpevole ministro.

Cadremmo così nella istituzionalizzazione di un brocardo, che oramai è tanto caro alle opposizioni, quello del « piove, Governo ladro ». Solo su questo c'è la vostra unità e solo su questo la vostra « unione ». Penso che sia poco per fare opposizione (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

(Votazione)

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione per appello nominale sulla mozione Violante ed altri n.1-00420, con la quale si chiedono le dimissioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Avverto che chi è d'accordo con la richiesta di dimissioni risponderà « sì », chi invece è contrario alla richiesta contenuta nella mozione risponderà « no ».

Estraggo a sorte il nome del deputato dal quale comincerà la chiama.

(Segue il sorteggio).

La chiama avrà inizio dall'onorevole Canelli.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,15, è ripresa alle 19,20.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FABIO MUSSI

PRESIDENTE. Avverto che la Presidenza ha autorizzato a votare per primi alcuni deputati che ne hanno fatto espressa e motivata richiesta con congruo anticipo rispetto all'inizio dell'appello nominale.

Invito i deputati segretari a procedere alla chiama.

ELENA EMMA CORDONI, *Segretario*, fa la chiama.

(Segue la chiama).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione per appello nominale sulla mozione di sfiducia Violante ed altri n. 1-00420.

Presenti e votanti	453
Maggioranza	227
Hanno risposto sì .	186
Hanno risposto no .	267

(La Camera respinge – Vedi votazioni – Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia).

Hanno risposto sì:

Abbondanzieri Marisa
Adduce Salvatore
Agostini Mauro
Amici Sesa
Angioni Franco
Bandoli Fulvia
Banti Egidio
Barbieri Roberto
Battaglia Augusto
Bellillo Katia
Bellini Giovanni
Bettini Goffredo Maria
Bielli Valter
Boato Marco
Boccia Antonio
Bogi Giorgio
Bolognesi Marida
Bonito Francesco
Borrelli Luigi
Bressa Gianclaudio
Brusco Francesco
Buffo Gloria
Buglio Salvatore
Bulgarelli Mauro
Burtone Giovanni Mario Salvino
Cabras Antonello
Caldarola Giuseppe
Calzolaio Valerio
Carbonella Giovanni
Carboni Francesco
Cardinale Salvatore

Carra Enzo
Castagnetti Pierluigi
Catanoso Basilio
Cazzaro Bruno
Cennamo Aldo
Cento Pier Paolo
Ceremigna Enzo
Chianale Mauro
Chiti Vannino
Cialente Massimo
Ciani Fabio
Colasio Andrea
Cordoni Elena Emma
Cossutta Armando
Cossutta Maura
Crisci Nicola
Crucianelli Famiano
Cusumano Stefano
Dameri Silvana
D'Antoni Sergio Antonio
De Laurentiis Rodolfo
Delbono Emilio
De Luca Vincenzo
De Simone Titti
Detomas Giuseppe
Diana Lorenzo
Di Gioia Lello
Di Serio D'Antona Olga
Duca Eugenio
Fassino Piero
Finocchiaro Anna
Fistarol Maurizio
Fluvi Alberto
Folena Pietro
Franceschini Dario

Franci Claudio
Fumagalli Marco
Galante Severino
Galeazzi Renato
Gambini Sergio
Gasperoni Pietro
Giacco Luigi
Giachetti Roberto
Gianni Alfonso
Giordano Francesco
Giulietti Giuseppe
Grandi Alfiero
Grignaffini Giovanna
Grillini Franco
Guerzoni Roberto
Iannuzzi Tino
Innocenti Renzo
Kessler Giovanni
Labate Grazia
Ladu Salvatore
Leoni Carlo
Lettieri Mario
Lion Marco
Loddo Tonino
Lolli Giovanni
Lucà Mimmo
Lucidi Marcella
Lulli Andrea
Lumia Giuseppe
Lusetti Renzo
Magnolfi Beatrice Maria
Mancini Giacomo
Mantini Pierluigi
Mantovani Ramon
Maran Alessandro

Marcora Luca
Mariani Paola
Marino Mauro Maria
Mariotti Arnaldo
Martella Andrea
Mascia Graziella
Mattarella Sergio
Maurandi Pietro
Meduri Luigi Giuseppe
Melandri Giovanna
Merlo Giorgio
Minniti Marco
Molinari Giuseppe
Monaco Francesco
Montecchi Elena
Morgando Gianfranco
Mosella Donato Renato
Nannicini Rolando
Nesi Nerio
Nieddu Gonario
Nigra Alberto
Nuvoli Giampaolo
Oricchio Antonio
Ottone Rosella
Panattoni Giorgio
Papini Andrea
Parisi Arturo Mario Luigi
Pasetto Giorgio
Petrella Giuseppe
Pettinari Luciano
Piglionica Donato
Pinza Roberto
Pisa Silvana
Piscitello Rino
Pistone Gabriella

Preda Aldo
Provera Marilde
Quartiani Erminio Angelo
Raffaldini Franco
Ranieri Umberto
Rava Lino
Realacci Ermete
Reduzzi Giuliana
Ria Lorenzo
Rocchi Carla
Rognoni Carlo
Rosato Ettore
Rossi Nicola
Rotundo Antonio
Ruggeri Ruggero
Ruggia Antonio
Rusconi Antonio
Russo Spina Giovanni
Ruta Roberto
Rutelli Francesco
Ruzzante Piero
Sasso Alba
Sciacca Roberto
Sedioli Sauro
Sereni Marina
Siniscalchi Vincenzo
Sinisi Giannicola
Soro Antonello
Squeglia Pietro
Stradiotto Marco
Stramaccioni Alberto
Susini Marco
Tanoni Italo
Tedeschi Massimo
Tidei Pietro

Tocci Walter
Tolotti Francesco
Turco Livia
Verneti Gianni
Vertone Saverio
Vianello Michele
Vigni Fabrizio
Villetti Roberto
Violante Luciano
Volpini Domenico
Zaccaria Roberto
Zanella Luana
Zanotti Katia
Zara Stefano
Zunino Massimo

Hanno risposto no:

Adornato Ferdinando
Airaghi Marco
Alboni Roberto
Alfano Angelino
Alfano Gioacchino
Amato Giuseppe
Amoruso Francesco Maria
Anedda Gian Franco
Aprea Valentina
Aracu Sabatino
Armani Pietro
Armosino Maria Teresa
Arrighi Alberto
Ascierto Filippo
Azzolini Claudio
Baiamonte Giacomo
Baldi Monica Stefania

Ballaman Edouard	Cicala Marco
Barbieri Antonio	Cicchitto Fabrizio
Barbieri Emerenzio	Cicu Salvatore
Bellotti Luca	Cola Sergio
Benedetti Valentini Domenico	Collè Ivo
Berlusconi Silvio	Colucci Francesco
Berruti Massimo Maria	Conte Gianfranco
Berselli Filippo	Conte Giorgio
Bertucci Maurizio	Contento Manlio
Bianchi Clerici Giovanna	Conti Riccardo
Biondi Alfredo	Coronella Gennaro
Bonaiuti Paolo	Cosentino Nicola
Bondi Sandro	Cossiga Giuseppe
Bono Nicola	Costa Raffaele
Borriello Ciro	Craxi Bobo
Brancher Aldo	Crimi Rocco
Bricolo Federico	Cuccu Paolo
Bruno Donato	D'Agrò Luigi
Burani Procaccini Maria	D'Alia Giampiero
Butti Alessio	Degennaro Carmine
Buttiglione Rocco	de Ghislanzoni Cardoli Giacomo
Caligiuri Battista	Dell'Anna Gregorio
Caminiti Giuseppe	Dell'Elce Giovanni
Cammarata Diego	Delmastro Delle Vedove Sandro
Campa Cesare	Di Teodoro Andrea
Canelli Vincenzo	Di Virgilio Domenico
Caparini Davide	Dozzo Gianpaolo
Capuano Antonio	Drago Filippo Maria
Cardiello Franco	Dussin Guido
Carlucci Gabriella	Ercole Cesare
Carrara Nuccio	Fallica Giuseppe
Casero Luigi	Falsitta Vittorio Emanuele
Castellani Carla	Fatuzzo Fabio
Cè Alessandro	Ferro Giuseppe Massimo
Cesaro Luigi	Fini Gianfranco

Fiori Publio	La Russa Ignazio
Floresta Ilario	La Starza Giulio Antonio
Follini Marco	Lavagnini Roberto
Fontana Gregorio	Lazzari Luigi
Fontanini Pietro	Leccisi Ivano
Foti Tommaso	Lenna Vanni
Fragalà Vincenzo	Leo Maurizio
Franz Daniele	Leone Anna Maria
Fratta Pasini Pieralfonso	Leone Antonio
Galati Giuseppe	Lezza Giuseppe
Galli Daniele	Liotta Silvio
Galli Dario	Lo Presti Antonino
Galvagno Giorgio	Lorusso Antonio
Gamba Pierfrancesco Emilio Romano	Losurdo Stefano
Garagnani Fabio	Lucchese Francesco Paolo
Garnero Santanchè Daniela	Lupi Maurizio Enzo
Gasparri Maurizio	Lussana Carolina
Gastaldi Luigi	Maceratini Giulio
Gazzara Antonino	Maggi Ernesto
Germanà Basilio	Maione Francesco
Ghedini Niccolò	Mancuso Filippo
Ghiglia Agostino	Mancuso Gianni
Gibelli Andrea	Maninetti Luigi
Gigli Nando	Marinello Giuseppe Francesco Maria
Giorgetti Alberto	Marras Giovanni
Giorgetti Giancarlo	Martinat Ugo
Giovanardi Carlo	Martini Francesca
Gironda Veraldi Aurelio	Martino Antonio
Giudice Gaspare	Martusciello Antonio
Grimaldi Ugo Maria Gianfranco	Masini Mario
Jacini Giovanni	Massidda Piergiorgio
Jannone Giorgio	Mauro Giovanni
La Grua Saverio	Mazzocchi Antonio
Lainati Giorgio	Mazzoni Erminia
Lamorte Donato	Menia Roberto

Mereu Antonio	Pepe Mario
Meroi Marcello	Peretti Ettore
Messa Vittorio	Perlini Italico
Michelini Alberto	Perrotta Aldo
Migliori Riccardo	Pescante Mario
Milanato Lorena	Pezzella Antonio
Milanese Guido	Pinto Maria Gabriella
Milioto Vincenzo	Polledri Massimo
Minoli Rota Fabio Stefano	Porcu Carmelo
Misuraca Filippo	Prestigiacomò Stefania
Molgora Daniele	Previti Cesare
Mondello Gabriella	Raisi Enzo
Moretti Danilo	Ranieli Michele
Mormino Nino	Riccio Eugenio
Moroni Chiara	Ricciotti Paolo
Muratori Luigi	Ricciuti Riccardo
Nan Enrico	Rivolta Dario
Napoli Osvaldo	Rodeghiero Flavio
Naro Giuseppe	Romani Paolo
Nespoli Vincenzo	Romano Francesco Saverio
Nicolosi Nicolò	Romele Giuseppe
Nicotra Benedetto	Romoli Ettore
Onnis Francesco	Rositani Guglielmo
Orsini Andrea Giorgio Felice Maria	Rossi Sergio
Pacini Marcello	Rosso Roberto
Pagliarini Giancarlo	Rotondi Gianfranco
Palma Nitto Francesco	Russo Antonio
Palmieri Antonio	Russo Paolo
Palumbo Giuseppe	Saglia Stefano
Paniz Maurizio	Saia Maurizio
Paoletti Tangheroni Patrizia	Santori Angelo
Paroli Adriano	Sanza Angelo
Parolo Ugo	Saponara Michele
Patarino Carmine Santo	Saro Giuseppe Ferruccio
Pepe Antonio	Savo Benito

Scajola Claudio
Scarpa Bonazza Buora Paolo
Scherini Gianpietro
Schmidt Giulio
Selva Gustavo
Sgarbi Vittorio
Sospiri Nino
Stagno d'Alcontres Francesco
Stefani Stefano
Sterpa Egidio
Stradella Francesco
Strano Nino
Stucchi Giacomo
Taborelli Mario Alberto
Tanzilli Flavio
Tarantino Giuseppe
Tarditi Vittorio
Tassone Mario
Testoni Piero
Tortoli Roberto
Tremaglia Mirko
Tremonti Giulio
Urso Adolfo
Valducci Mario
Valentino Giuseppe
Vascon Luigino
Verdini Denis
Verro Antonio Giuseppe Maria
Viale Eugenio
Viceconte Guido
Viespoli Pasquale
Vietti Michele Giuseppe
Vitali Luigi
Vito Alfredo
Vito Elio

Volontè Luca
Zacchera Marco
Zama Francesco
Zanetta Valter
Zorzato Marino.

Sono in missione:

Alemanno Giovanni
Baccini Mario
Bianchi Giovanni
Bianco Enzo
Bindi Rosy
Bova Domenico
Buontempo Teodoro
Cannella Pietro
De Brasi Raffaello
Deiana Elettra
Delfino Teresio
Frigato Gabriele
Intini Ugo
La Malfa Giorgio
Landi di Chiavenna Gian Paolo
Manzini Paola
Mariani Raffaella
Maroni Roberto
Marzano Antonio
Matteoli Altero
Miccichè Gianfranco
Motta Carmen
Mussi Fabio
Pecoraro Scanio Alfonso
Pecorella Gaetano
Pinotti Roberta
Pisanu Beppe

Possa Guido
 Ramponi Luigi
 Rossi Guido Giuseppe
 Santelli Jole
 Sgobio Cosimo Giuseppe
 Spini Valdo
 Taormina Carlo
 Tuccillo Domenico
 Urbani Giuliano

RODOLFO DE LAURENTIIS. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor Presidente, intervengo solo per segnalare che sono incorso in errore nell'espressione del voto e che avrei voluto esprimere un voto contrario. La prego, quindi, di disporre una rettifica.

PRESIDENTE. Onorevole De Laurentiis, il voto non può essere corretto, ma resterà agli atti la sua precisazione.

Modifica nella costituzione di una Commissione permanente (ore 20,39).

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta odierna, la I Commissione permanente (Affari costituzionali) ha proceduto all'elezione del deputato Patrizia Paoletti Tangheroni a segretario, in sostituzione del deputato Antonio Oricchio.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Giovedì 17 febbraio 2005, alle 9,30:

1. — Deliberazioni per la ratifica della costituzione in giudizio della Camera dei

deputati in relazione a conflitti di attribuzione sollevati innanzi alla Corte Costituzionale rispettivamente dalla Corte d'Appello di Roma — sezione quarta penale, dal Tribunale di Brescia — seconda sezione penale, dal Tribunale di Bergamo — prima sezione civile, dalla Corte d'Appello di Palermo — sezione prima penale, dalla Corte d'Appello di Milano — sezione quinta penale e dal Tribunale di Taranto — sezione seconda penale.

2. — Deliberazione per la costituzione in giudizio della Camera dei deputati in relazione ad un conflitto di attribuzione sollevato innanzi alla Corte Costituzionale dal Tribunale di Milano — Sezione settima penale.

3. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

KESSLER, FINOCCHIARO, BONITO, CARBONI, RANIERI *: Disposizioni per conformare il diritto interno alla decisione quadro 2002/584/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri (*Approvata dalla Camera e modificata dal Senato*) (4246-B).

— *Relatore:* Pecorella.

* *I firmatari hanno ritirato la loro sottoscrizione dalla proposta di legge.*

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disciplina delle attività nel settore funerario (4144-A).

e delle abbinare proposte di legge: BIONDI; BUTTI ed altri; BURTONE e MOLINARI; MASSIDDA ed altri (1444-1646-2664-3763).

— *Relatore:* Minoli Rota.

5. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

S. 404 — d'iniziativa dei senatori: COZZOLINO e SERVELLO: Nuova regolamentazione delle attività di informazione

scientifica farmaceutica e istituzione dell'albo degli informatori scientifici del farmaco (*Approvata dalla XII Commissione permanente del Senato*) (3204-A).

e delle abbinare proposte di legge: BOLOGNESI ed altri; LUSSETTI ed altri; MAURA COSSUTTA; LUCCHESI ed altri; MILANESE; ANGELA NAPOLI e CAMINATI; CASTELLANI ed altri; CATANOSO ed altri; ZANELLA (342-1419-1479-1482-1572-1651-1870-3280-3301).

— *Relatore:* Minoli Rota.

6. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

BOSSI; VIGNI e BELLINI; MARTINAT ed altri; PECORARO SCANIO e LION; MANTINI ed altri; SANDRI ed altri; LUPI ed altri; VENDOLA e RUSSO SPENA: Principi in materia di governo del territorio (153-442-677-1065-3627-3810-3860-4707-A).

— *Relatore:* Lupi.

7. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge (previo esame e votazione di una questione pregiudiziale e di una questione sospensiva):*

PISAPIA ed altri; TRANTINO ed altri; SODA ed altri; BUFFO ed altri; PISAPIA ed altri; PISCITELLO: Disposizioni in materia di protezione umanitaria e di diritto di asilo (1238-1554-1738-3847-3857-3883-A).

— *Relatore:* Carrara.

8. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

GHEDINI ed altri: Disposizioni in materia di messa alla prova dell'imputato (3452-A).

— *Relatore:* Ghedini.

(*al termine delle votazioni*)

9. — Svolgimento di interpellanze urgenti.

La seduta termina alle 20,40.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 21,55.