SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

653ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 22 GENNAIO 1992

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE,
indi del vice presidente SCEVAROLLI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI ..... *Pag.* 3

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 4
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* 3

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

«Disposizioni in materia di tariffe dei pedaggi autostradali e per il funzionamento degli uffici periferici dell'ANAS» **(2331)**:

PRESIDENTE 11, 12
* BOATO *(Fed. Eur. Ecol.)* ..... 5 e *passim*
LOTTI *(Com.-PDS)* 5
* PATRIARCA *(DC), relatore* 6
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* ..... *Pag.* 8 e *passim*
BERNARDI *(DC)* 12

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 13
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* 13

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione:

PRESIDENTE ..... 13 e *passim*
* BOATO *(Fed. Eur. Ecol.)* ..... 13 e *passim*
LOTTI *(Com.-PDS)* ..... 15 e *passim*
* PATRIARCA *(DC), relatore* ..... 18 e *passim*
* CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 19, 49

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1400)

* NEBBIA *(Sin. Ind.)* ..... *Pag.* 19 e *passim*
* LIBERTINI *(Rifond. Com.)* 21,31
BERNARDI *(DC)* 24,37
BOGGIO *(DC)* 26
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* 28,50
POLLICE *(Misto-Fed. Verdi)* ..... 34 e *passim*
* VELLA *(PSI)* 33
SANESI *(M[illegible])* 37,40

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 51
* STRIK LIEVERS *(Fed. Eur. Ecol.)* 51

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati . *Pag.* 52
Assegnazione 52

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUL CASO DELLA FILIALE DI ATLANTA DELLA BANCA NAZIONALE DEL LAVORO E SUE CONNESSIONI

Variazioni nella composizione 53

N. B. – *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10*).
Si dia lettura del processo verbale.

DIONISI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Acquarone, Argan, Bo, Boldrini, Busseti, Carta, Cimino, Coco, Coletta, De Rosa, De Vito, Dipaola, Evangelisti, Ferrara Salute, Fontana Walter, Gallo, Leone, Pieralli, Pisanò, Ricevuto, Torlontano, Vecchietti, Vetere.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Achilli e Graziani, a Parigi, per partecipare all'incontro Europa-America Latina; Parisi, a Parigi, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Sui lavori del Senato

CORLEONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, relativamente all'ordine dei lavori, vorrei sottoporle una questione che è il caso di continuare a sollevare con la dovuta insistenza anche se siamo a fine legislatura.

Chiedo cioè che sia data a tutti i senatori la possibilità di partecipare ai lavori dell'Aula, che tra l'altro si accinge ad esprimere subito delle votazioni, e che pertanto siano sconvocate le Commissioni. So che in proposito mi si risponderà che già alle Commissioni è stata data

un'indicazione del genere, noi però vorremmo essere certi che dall'idea si passi ai fatti e che tale indicazione sia stata seguita.

Come lei sa, Presidente, ci siamo dati un Regolamento che avrebbe dovuto consentirci di lavorare in modo diverso dall'attuale, riservando cioè alcune settimane ai lavori di Commissione, altre settimane ai lavori dell'Aula e addirittura una settimana ad impegni politici fuori dal Senato. Come risulta a tutti, però, si continuano a tenere contemporaneamente sedute di Aula e di Commissioni, ininterrottamente, senza alcuna sosta.

Mi sembra che quella che le sottopongo sia una questione rilevante che è bene sempre ricordare come *memento*, cosicchè, prima o poi, si riaffronti il nodo dell'organizzazione dei nostri lavori.

La richiesta puntuale che intanto le rivolgo è di dare piena garanzia che stamattina tutti noi possiamo restare in Aula con il cuore tranquillo senza il timore che in Commissione si proceda a operazioni di saldi o sconti di fine stagione. (*Applausi del senatore Boato*).

PRESIDENTE. Senatore Corleone, non posso che ripeterle quella che lei definisce «un'assicurazione formale». Attraverso gli Uffici la Presidenza ha già provveduto ad avvertire tutte le Commissioni dell'inizio della seduta dell'Aula, in modo che dall'idea, come lei dice, si passi ai fatti. Le Commissioni devono essere sconvocate ed in questo senso desidero darle assicurazione.

Seguito della discussione del disegno di legge:

«Disposizioni in materia di tariffe dei pedaggi autostradali e per il funzionamento degli uffici periferici dell'ANAS» (2331)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2331.

Avverto che, a seguito del parere espresso dalla 5ª Commissione permanente, nel corso della seduta potrebbero rendersi necessarie votazioni qualificate mediante procedimento elettronico.

Decorre pertanto da questo momento il termine di 20 minuti dal preavviso, prescritto dall'articolo 119, primo comma, del Regolamento.

Ricordo che nella seduta antimeridiana di giovedì 9 gennaio si è passati all'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione, ed è stato illustrato il seguente emendamento al titolo I:

Sostituire il titolo con il seguente:

«DISPOSIZIONI RIGUARDANTI IL SETTORE AUTOSTRADALE E LA SICUREZZA DEL TRAFFICO».

Tit.I.1 — BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS, MODUGNO, POLLICE, CROCETTA, SERRI, TRIPODI

Passiamo alla votazione.

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BOATO. Signor Presidente, anche a nome dei colleghi che hanno sottoscritto questo emendamento, ai quali si è aggiunto il collega Teodori che nel frattempo è entrato a far parte di questa Assemblea e del nostro Gruppo (e mi dispiace della circostanza per cui tutto questo è avvenuto: la morte del carissimo amico, collega e compagno Mariotti), dichiaro il voto favorevole su questo emendamento. Con esso proponiamo di sostituire l'attuale titolo: «Disposizioni riguardanti il settore autostradale» con il seguente: «Disposizioni riguardanti il settore autostradale e la sicurezza del traffico».

È evidente la profonda differenza esistente tra i due titoli, che corrisponde ad una diversa intenzionalità degli emendamenti che proporremo. Intendiamo, infatti, con questo disegno di legge, là dove dovesse essere approvato – e ne dubito – dare priorità assoluta al rapporto tra il settore autostradale e la sicurezza del traffico. Invece, il testo che oggi ci viene proposto, che dovremmo modificare profondamente, sottovaluta totalmente questi aspetti per privilegiare quelli che tendono puramente e semplicemente ad incentivare le esigenze preponderanti di carattere finanziario del sistema autostradale. Sono questioni che esamineremo puntualmente nel merito degli articoli, ma desidero fin d'ora annunciare che i nostri emendamenti sono finalizzati a modificare profondamente i contenuti del provvedimento, ammesso che abbia senso farlo in una simile situazione, perchè ritengo che questo disegno di legge non verrà approvato dal Parlamento ed ho l'impressione che si stia perdendo tempo. Però, poichè crediamo nelle proposte che abbiamo formulato, continueremo ad illustrarle ed a sostenerle qui in Aula.

LOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, intervengo per chiedere che si verifichi la possibilità di accantonare per il momento questo emendamento per vedere, alla fine del nostro lavoro, quale sarà il contenuto reale del provvedimento che al momento è ancora tutto da definire. Desidero ricordare che *l'iter* del provvedimento è stato particolarmente tormentato: è rimasto fermo per un anno e mezzo in Commissione, poi è stato sottoposto all'attenzione dell'Aula, quindi ritirato e nuovamente proposto. Oggi addirittura ci troviamo a discutere di nuovi emendamenti presentati dal relatore ai quali, gioco forza, verranno presentati altri subemendamenti. Si tratta infatti di emendamenti al testo proposto dalla Commissione, dei quali abbiamo avuto nozione poco fa.

Siamo d'accordo che il provvedimento debba contenere norme relative alla sicurezza della circolazione stradale: abbiamo presentato emendamenti in tal senso e saremmo lieti se essi venissero accolti. Ma proprio perchè stiamo discutendo del titolo di un provvedimento ancora non definito, crediamo sia più corretto dal punto di vista della tecnica legislativa accantonare l'emendamento, riservandoci alla fine, o in sede di coordinamento, di pervenire ad una modifica del titolo del testo.

PRESIDENTE. Senatore Lotti, a me sembra che la sua osservazione sia molto ragionevole, per cui, se non vi sono obiezioni, la Presidenza sarebbe orientata ad accantonare l'emendamento Tit. I.1, e a procedere all'esame degli altri emendamenti, per riprendere infine in esame l'emendamento al titolo.

PATRIARCA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* PATRIARCA, *relatore*. Signor Presidente, innanzitutto dichiaro di aderire all'invito del senatore Lotti.

Vorrei poi assicurare, in ordine alla presentazione di nuovi emendamenti da parte del sottoscritto, che – come ebbi modo di dire anche in occasione della scorsa seduta – questi recepiscono le indicazioni fornite nel parere della Commissione bilancio. Era doveroso adeguare gli emendamenti alle prescrizioni della 5ª Commissione, e pertanto ho dovuto modificare ulteriormente emendamenti già presentati.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, l'emendamento al titolo presentato dal senatore Boato e da altri senatori è per il momento accantonato.

Prima di passare all'esame degli emendamenti all'articolo 1, invito il senatore segretario a dare lettura del nuovo parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sugli emendamenti.

DIONISI, *segretario*:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti 2.18 (nuovo testo) e 4.17 (nuovo testo) dichiara di non opporsi, precisando che la nuova formulazione tiene conto delle condizioni recate nel parere reso in data 8 gennaio 1992 e quindi fa venir meno i motivi di contrarietà riferiti al testo originario dei citati emendamenti».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1.

TITOLO I

DISPOSIZIONI RIGUARDANTI IL SETTORE AUTOSTRADALE

Art. 1.

1. Alla società Autostrade Spa è accordata, a fronte degli oneri connessi con la realizzazione degli interventi interessanti le manifestazioni colombiane del 1992, di cui all'elenco allegato al decreto del Ministro dei lavori pubblici del 2 febbraio 1990, una proroga di dodici anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, a partire dal termine come determinato per effetto del secondo comma dell'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo.

1.1 BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS, MODUGNO, POLLICE, CROCETTA, SERRI, TRIPODI

Sopprimere l'articolo.

1.6 BOSSI

Al comma 1, dopo le parole: «2 febbraio 1990» *inserire le seguenti:* «e di interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza della circolazione,».

1.7 LOTTI, VISCONTI, SENESI, PINNA

Al comma 1, sostituire le parole: «dodici anni» *con le altre*: «tre anni».

1.2 BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS, MODUGNO, POLLICE, CROCETTA, SERRI, TRIPODI

Al comma 1, sostituire le parole: «dodici anni» *con le altre*: «cinque anni».

1.3 BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS, MODUGNO, POLLICE, CROCETTA, SERRI, TRIPODI

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

«1-*bis*. La società Autostrade Spa predispone un piano di interventi, a proprio carico, per aumentare la sicurezza della circolazione, da sottoporre all'approvazione del Ministero dei trasporti entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

1-*ter*. Il mancato adempimento all'obbligo di cui sopra, comporta la decadenza della proroga di cui al presente articolo».

1.4 BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS, MODUGNO, POLLICE, CROCETTA, SERRI, TRIPODI

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«1-*bis*. La Autostrade Spa predispone un piano di interventi, a proprio carico, per aumentare la sicurezza della circolazione, da sottoporre all'approvazione del Ministero dei trasporti entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge».

1.5 BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS, MODUGNO, POLLICE, CROCETTA, SERRI, TRIPODI

Invito i presentatori ad illustrarli.

CORLEONE. Signor Presidente, illustrerò l'emendamento 1.1.

Per riprendere il richiamo precedente, vorrei rendere noto che in Commissione istruzione è stato detto al collega Strik Lievers che la Commissione era sconvocata perchè in Aula si sarebbe proceduto ad una verifica del numero legale. Poichè questo non è vero, vorrei chiedere che le comunicazioni alle Commissioni siano più precise, nel senso che, se ci sono votazioni, non vi può essere contemporaneità fra i lavori dell'Aula e delle Commissioni.

PRESIDENTE. Senatore Corleone, le confermo che in questo momento si stanno rivolgendo ulteriori inviti alle Commissioni perchè sospendano i loro lavori. Più di questo la Presidenza non può fare.

CORLEONE. Come dicevo, signor Presidente, illustrerò solo l'emendamento 1.1; gli altri emendamenti presentati dal nostro Gruppo saranno illustrati dal collega Boato e su di essi interverremo successivamente in sede di dichiarazioni di voto.

Signor Presidente il disegno di legge al nostro esame ha una lunga storia, e tutti i colleghi della 8ª Commissione sono stati impegnati a lungo e senza sosta su un provvedimento che ha avuto la sorte di arrivare barcollante all'ultimo bagliore della legislatura. Dico che arriva barcollante perchè, secondo quanto lo stesso relatore dice – e intende convincerci di queste sue affermazioni – il testo è stato ampiamente modificato. Noi vorremmo allora sapere innanzitutto perchè prima delle modifiche si sosteneva che fosse un buon testo. Per mesi e mesi si è venuti qui, d'accordo con il ministro Prandini, a sostenere che si trattava di una misura urgente, indispensabile, meravigliosa, di cui non si poteva fare a meno. Questo si è sostenuto ma sono seguite una lunga e tenace denuncia, un'opposizione e una richiesta di dati. In realtà in questi provvedimenti i dati sono il vero mistero: il giorno in cui nel nostro paese i bilanci saranno leggibili da parte della gente comune, i disegni di legge di questo tipo saranno comprensibili, allora si realizzerà un processo di democrazia e non – come in questo caso – la copertura legislativa di grandi affari. La cosa più terrificante è che più aumenta la retorica sulla criminalità e sull'occupazione da parte delle organizzazioni criminali del paese, più con queste leggi incentiviamo gli affari che vanno poi a finire nelle mani di quelle organizzazioni di cui ci si lamenta.

L'opposizione è stata fatta in Parlamento ma soprattutto è stata espressa nel paese dalle associazioni ambientaliste. Quale questione è stata posta? Quella della filosofia che sottende alla politica dei trasporti nel nostro paese. E un provvedimento di questo genere, che iniziava con grande pompa, con la presunzione di un grande disegno e che adesso si presenta ridimensionato ma sempre pericoloso rispetto alla filosofia complessiva, non va approvato. Lo diciamo in questo Senato che adesso annovera tra le sue fila, come senatore a vita, il capo indiscusso dell'industria automobilistica, che ha determinato in questi 40 anni il tipo di sistema di trasporti dominante nel nostro paese. Noi assumiamo per questa e per la prossima legislatura l'impegno che

nessun provvedimento sui trasporti e sulle autostrade sia approvato senza prima definire la filosofia nuova e alternativa sui trasporti. Noi non vogliamo più la commedia dei provvedimenti di emergenza: Ruffolo, Conte, il Governo che si riunisce, che cambia, Ruffolo che si offende, che propone una ricorrezione, per cui alla fine i cittadini non capiscono più, hanno l'ubriacatura delle targhe alterne, pari, dispari, non sanno più cosa fare. Questo è il frutto di una politica che ha origini lontane, ferocemente determinata da Valletta fino ad oggi. Il Parlamento non può accettare di varare provvedimenti del genere, anche se astrattamente e parzialmente giusti, non può più farlo di fronte alla emergenza che ha reso per i cittadini la vita invivibile e irrespirabile.

Una volta, signor Presidente, quando si diceva «l'aria è irrespirabile» o si trattava di una metafora che riguardava il Palazzo oppure si trattava comunque di una metafora in quanto ci si riferiva ad un particolare momento.

Oggi invece noi viviamo realmente in camere a gas. Le nostre città, i centri storici sono camere a gas.

Quando si dice che l'aria è irrespirabile non è una metafora, ma un dato di fatto. Si arriva addirittura alla scelta sconvolgente e risibile di collocare le centraline per il rilevamento dell'inquinamento e poi però, per non far apparire quanto la situazione è grave, si dispone che nelle vicinanze delle centraline non si possa più circolare, posteggiare, eccetera, in modo che queste forniscano percentuali più accettabili. Siamo in una situazione grottesca: credo che se avessimo ancora una società che produce teatro questa avrebbe molto da imparare da queste azioni del Governo che si concretizzano in simili provvedimenti di emergenza. Nella zona circostante le centraline non bisogna circolare, non bisogna avvicinarsi per poter sperare!

Ecco allora, signor Presidente, le ragioni per cui noi diciamo di no all'articolo 1 che concentra in sè la filosofia complessiva. Nel corso della discussione e nelle dichiarazioni di voto affronteremo i termini puntuali in cui contestiamo il merito specifico dell'articolo 1 e dei successivi. Lo faremo con estrema puntualità, ma non vogliamo utilizzare il tempo dell'illustrazione degli emendamenti per questi dettagli.

Proponiamo la soppressione dell'articolo 1 in primo luogo perchè abbiamo detto, e ne siamo convinti, che sul finire della legislatura non si può ipotecare il 1992, il 1993, il 1994, il 1995, il 1996, il 1997, il 1998, il 1999, il 2000, e poi, ancora, il 2001 e il 2002 e così via fino al 2030. Signor Presidente, lei pensa che io stia scherzando? In questo articolo c'è scritto proprio questo, cioè che si garantisce una concessione fino al 2030! Io capisco che il senatore Agnelli è stato nominato senatore a vita e che questo si inserisce molto bene nella filosofia complessiva. Il senatore Agnelli a vita, la società Autostrade con una concessione fino al 2030: vi è un'ansia di conquistare l'infinito sulle quattro ruote, signor Presidente, sul trasporto su gomma, per penalizzare ancora di più le ferrovie, le metropolitane, i treni, la possibilità di andare su due ruote. Andando in bicicletta si respira ancora di più l'aria mefitica che viene prodotta. Non solo le auto sono inquinanti, come dice il mio amico Cervellati, anche se non sono...

PRESIDENTE. Senatore Corleone, lei ha già superato i dieci minuti previsti. La invito a concludere.

CORLEONE. La ringrazio, signor Presidente, e aggiungo solo che mi sembra di aver esemplificato, ritengo in maniera estremamente precisa, il motivo per cui abbiamo presentato l'emendamento soppressivo dell'articolo 1.

BOATO. Domando di parlare per proporre una questione pregiudiziale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BOATO. Signor Presidente, vorrei sottoporle una questione pregiudiziale, che spero lei vorrà apprezzare e che io propongo sinceramente. In questo momento potrei anche riprendere le tematiche che il senatore Corleone ha trattato in modo così efficace e lo faremo ovviamente per ogni emendamento e per ogni articolo. Tuttavia mi chiedo se valga la pena per il Senato che questo avvenga.

La nostra dichiarata intenzione è che questo disegno di legge non venga approvato. Non si tratta di ostruzionismo, perchè in tal caso dovrebbe avere ben altra dimensione. Abbiamo però presente la situazione in cui siamo: queste sono le ultime ore, gli ultimi giorni della legislatura e il Senato e la Camera giustamente stanno compiendo il massimo sforzo per portare a definizione quei disegni di legge che abbiano un così ampio consenso da far ritenere possibile la loro approvazione. Pochi giorni fa abbiamo votato all'unanimità la legge sull'obiezione di coscienza e perfino i colleghi della Democrazia cristiana Poli e Cappuzzo hanno ritirato un emendamento che avrebbe in qualche modo causato il rinvio alla Camera di quel disegno di legge, rendendone forse difficile la definitiva approvazione. Parliamo con molta franchezza di questo modo di procedere, perchè tutti ne siamo coscienti e riteniamo che sia giusto così; in qualche modo anche noi stiamo lavorando ad alcuni disegni di legge affinchè si proceda alla loro definizione.

Al contrario, questo disegno di legge non incontra un largo consenso e dagli emendamenti presentati si capisce che non solo il nostro Gruppo, ma anche gli altri si trovano in posizione di profondissimo dissenso. Ciò non impedirebbe – come lei mi insegna, signor Presidente – che il disegno di legge proseguisse il suo *iter* anche a fronte di profondi dissensi, come è naturale per la normale vita parlamentare. Però in questa situazione dovrebbe esserci il tempo necessario per lavorare in Aula qui al Senato e poi in Commissione e in Aula alla Camera, senza contare che l'altro ramo del Parlamento modificherà sicuramente il disegno di legge, che quindi dovrà tornare al Senato. Tutto questo non appare possibile, dati i tempi, come sanno benissimo i colleghi, compresi il relatore e il presidente della Commissione Bernardi.

Pertanto vorrei porre una questione pregiudiziale, che la Presidenza poi valuterà se porre in votazione o meno. Sono motivato da ragioni di decenza istituzionale reciproca, al fine di non continuare la

discussione in questa situazione imbarazzante. Allora, ai sensi del comma 1 dell'articolo 93 del Regolamento, che dà alla Presidenza la facoltà di decidere anche dopo l'inizio della discussione (anzi sollevo la questione pregiudiziale intenzionalmente dopo l'inizio della discussione), vorrei porre una questione pregiudiziale dichiaratamente motivata in questi termini: non ci sono le condizioni politiche e temporali perchè questo disegno di legge possa realisticamente essere approvato, neppure da questo ramo del Parlamento, in questa legislatura, fra l'altro a fronte di un calendario molto fitto di impegni. Lo dichiaro in modo trasparente, affinchè non sembri un «giochetto», perchè tale non vuole essere, quanto piuttosto un reciproco tentativo di non perdere tempo. Non ci sono le condizioni perchè si giunga all'approvazione. Rispetto la volontà politica di chi ha voluto portare in Aula il disegno di legge, che ovviamente è legittima anche di fronte al nostro totale dissenso, però non esistono le possibilità politiche, procedurali e temporali perchè si giunga all'approvazione. Vorremmo evitare il rischio di far perdere tempo al Senato in una discussione che, pur avendo un'altissima valenza politica, scientifica e culturale, come il collega Corleone poco fa ha fatto capire, non porterà però assolutamente a nulla.

Signor Presidente, il Regolamento le dà facoltà di ammettere la questione pregiudiziale anche a discussione iniziata. Non insisto troppo; ribadisco solo che il suo accoglimento ci permetterebbe di evitare questa mattina di discutere in una situazione forse non felicissima per ciascuno di noi. Se invece si procederà nella discussione, allora ci comporteremo di conseguenza, senza dare eccessiva importanza alla questione da me sollevata.

PRESIDENTE. Senatore Boato, lei comprende il ruolo della Presidenza, la quale deve applicare il Regolamento e non esprimere in questa sede altre valutazioni. L'articolo 93 del Regolamento, che lei conosce molto bene, non è certamente richiamabile in questa sede per una ipotesi di pregiudiziale.

In caso di questione sospensiva, invece, lei dovrebbe indicare quali sono i nuovi elementi, emersi dopo l'inizio del dibattito, che ne giustificano la sospensione. In questo momento la Presidenza non intravede elementi nuovi, ma se lei vuole fornirli potremmo esaminarli. Diversamente proseguiremo, come prevede l'ordine del giorno, i nostri lavori.

* BOATO. Signor Presidente non ritengo di dover insistere troppo, però credo che ci troviamo tutti un po' a disagio. Comunque penso che la questione che intendo proporre sia ammissibile: in ogni caso, ove lei non volesse accoglierla, non mi adonterò.

Propongo pertanto una questione sospensiva e mi rivolgo alla sua facoltà di ammetterla, anche nel corso della discussione, qualora la stessa appaia giustificata da nuovi elementi emersi dopo l'inizio del dibattito. Tali elementi sono molto semplici: il dibattito è iniziato quando non si sapeva se questa legislatura sarebbe durata fino alla sua scadenza naturale o se invece la sua conclusione sarebbe stata anticipata di qualche settimana o di un mese; nel frattempo c'è stata una dichiarazione del Presidente del Consiglio che ha annunciato la volontà

del Governo di fissare le elezioni alla data del 5 aprile e la prossima settimana l'onorevole Andreotti farà questo annuncio anche qui in Aula. Peraltro il calendario dei lavori della Camera e del Senato è finalizzato, in questi ultimissimi giorni, a portare a compimento i provvedimenti che si ritiene realisticamente possano essere approvati per largo consenso.

Quando abbiamo iniziato la discussione del disegno di legge in esame tutto ciò non era noto... ed abbiamo iniziato la discussione parecchio tempo fa, signor Presidente. Adesso sappiamo qual è lo scenario: siamo al limite dello scioglimento del Parlamento e quindi possiamo utilizzare il tempo disponibile soltanto per i provvedimenti che si ritiene di portare a conclusione.

A me pare obiettivo che questo sia un dato di novità, tanto è vero che proprio questa situazione rende impossibile il passaggio del disegno di legge, a fronte di un'opposizione convinta, che in modo convinto intende motivare i propri emendamenti. Alla fine della mattinata verificheremo che sarà successo quanto ho anticipato adesso: e non perchè io pretenda di aver ragione, ma perchè obiettivamente questa è la situazione.

Forse sarebbe preferibile, per un fatto di stile reciproco, in un Senato che questo stile ha sempre mantenuto, prenderne atto e utilizzare più proficuamente il tempo che abbiamo a disposizione.

Questi sono i nuovi elementi che a mio parere sono emersi successivamente all'inizio della discussione.

PRESIDENTE. Senatore Boato, la Presidenza non ravvisa nelle argomentazioni che lei ha testè sollevato la sussistenza dei presupposti di cui al primo comma dell'articolo 93 del Regolamento.

Innanzitutto la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, quando si è riunita e ha stabilito di iscrivere all'ordine del giorno della seduta odierna questo provvedimento, conosceva tutte le circostanze alle quali lei ha fatto riferimento.

In secondo luogo, lei comprende che tutto ciò che scrivono i giornali o che i Gruppi prevedono che accade esula, in questo momento, dalle motivazioni che debbono ispirare il comportamento della Presidenza. Se lei mi chiede in questo momento quando sarà sciolto il Parlamento, io non sono in grado di darle una risposta. Anche per questa ragione, la sua seconda osservazione mi sembra che non attenga all'ipotesi di cui all'articolo 93 del Regolamento.

Infine, secondo il punto di vista della Presidenza, nuovi elementi devono riguardare il testo del disegno di legge in discussione e non altre considerazioni.

In conseguenza la prego di illustrare gli emendamenti da lei presentati.

BERNARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo, senatore Bernardi?

BERNARDI. Non so se il Regolamento me lo consente, ma desidererei rispondere alle argomentazioni del senatore Boato.

PRESIDENTE. No, senatore Bernardi, a questo ha già provveduto la Presidenza: per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 93, ho già chiarito qual è il pensiero della Presidenza.

* BOATO. Ovviamente rispetto la sua decisione, Presidente, ritenendo tuttavia che la proposta da me avanzata avesse qualche fondamento, come credo sarà possibile verificare alla fine.

Sui lavori del Senato

CORLEONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, insisto nel segnalare che vi sono Commissioni, tra le quali la Commissione industria, che sono ancora riunite in questo momento, nonostante la concomitanza di votazioni in Assemblea.

Noi riteniamo che in questo momento, con il calendario che è stato approvato, con le sedute delle Commissioni che si stanno svolgendo in sede deliberante, non sia possibile non consentirci...

PRESIDENTE. Senatore Corleone, la ringrazio per aver sottolineato questo aspetto. La Presidenza sta verificando che cosa sta facendo la Commissione industria.

CORLEONE. Sono in corso anche altre Commissioni.

PRESIDENTE. Mi hanno detto che sono state sconvocate tutte. Lei ha indicato la Commissione industria: adesso siamo in contatto telefonico per verificare immediatamente la situazione.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Senatore Boato, può procedere all'illustrazione dei suoi emendamenti.

* BOATO. Signor Presidente, il senatore Corleone ha già illustrato la filosofia complessiva non soltanto dell'emendamento che abbiamo proposto, soppressivo dell'articolo 1, ma anche dell'atteggiamento che noi abbiamo assunto nei confronti di questo disegno di legge. Dico subito che, se risulterà assente il presentatore dell'emendamento 1.6, intendo farlo mio in maniera tale che non decada.

Procederò adesso all'illustrazione degli emendamenti 1.2, 1.3, 1.4 e 1.5, che ho presentato insieme ad altri senatori. Come ho già detto, l'intervento del collega Corleone mi permette di non affrontare, almeno in questo momento, tutta la questione in termini generali (che comunque riprenderò in esame successivamente).

Signor Presidente, il disegno di legge sottoposto al nostro esame è stato presentato il 26 giugno 1990; il senatore Patriarca ha svolto la propria relazione il 13 febbraio 1991. Questi dati in un certo modo rendono esplicite le difficoltà incontrate da questo provvedimento. Allora, mi domando se sia immaginabile un articolo come quello che stiamo esaminando. Tappandoci il naso (come si usa dire con una espressione montanelliana), abbiamo presentato delle subordinate rispetto alla proposta di soppressione dell'articolo 1 (subordinate rappresentate dagli emendamenti 1.2 e 1.3), a cui devo dire – francamente – che non credo perchè la strada prioritaria è quella della soppressione dell'articolo.

Un lettore normale, anche un parlamentare (non un cittadino quindi) che non sia esperto della materia non potrebbe comprendere il testo dell'articolo 1. Esso recita: «Alla società Autostrade Spa è accordata, a fronte degli oneri connessi con la realizzazione degli interventi interessanti le manifestazioni colombiane del 1992» (cioè a fronte degli impegni connessi alle manifestazioni colombiane del 1992) «di cui all'elenco allegato al decreto del Ministro dei lavori pubblici del 2 febbraio 1990» (è quindi concessa) «una proroga di dodici anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, a partire dal termine come determinato per effetto del secondo comma dell'articolo 13 della legge 12 agosto 1992, n. 531». Signor Presidente, questo articolo è una infamia. Innanzitutto, dovrebbe essere scritto in italiano e poi in esso dovrebbe risultare chiaramente che è concessa una proroga fino ad un determinato anno (che è già stato evidenziato). Questo articolo è scritto in modo tale da non essere compreso, perchè mai si capisce chi non viene ricompreso in questo groviglio di riferimenti normativi. Gli esperti sanno qual è l'anno (in questo caso la truffa è gigantesca), ma non lo si vuole evidenziare perchè se venisse citato nell'articolo farebbe «ridere i polli». Come si può sostenere che, a fronte degli oneri connessi con la realizzazione degli interventi interessanti le manifestazioni colombiane del 1992, si proroga al 2030 la concessione? È un aspetto di cui ci si deve vergognare: è una cosa ignobile, ridicola, risibile, farsesca; è una truffa. Che cosa c'entrano gli oneri connessi alle manifestazioni colombiane del 1992 con una proroga fino al 2030, a partire da un termine che oggi è già in vigore, quello del 2018? Questa legge è una vergogna, una truffa. Se non si è esperti della materia, non si riesce a capire il provvedimento. È una truffa gigantesca. Scrivere, come è scritto nell'articolo 1: «... del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge... a partire dal termine come determinato per effetto...» è, lo ripeto, una buffonata. Basta scrivere che si proroga fino al 2030; se lo si fa però si rischia di saltare in aria dalla vergogna, dalla buffonata, dalla truffa di quanto si scrive. Non si può truffare il legislatore e il cittadino dicendo che, a fronte degli oneri connessi con le manifestazioni colombiane, si prorogano le concessioni alla società Autostrade Spa fino al 2030. Come si fa ad immaginare una vergogna del genere?

È per questo, signor Presidente, che il disegno di legge non va avanti e non sarà approvato. Chi di noi o di voi ci sarà, riaprirà il confronto nella prossima legislatura che mi auguro sarà diversa dall'attuale. Se non sarà caratterizzata dalla confusione istituzionale, dallo

scontro di tutti contro tutti, dalla guerra per bande portata in Parlamento, ma sarà una legislatura di svolta ecologica ed istituzionale – perchè le due cose sono strettamente connesse – ci sarà la possibilità di affrontare, con mentalità e cultura di governo, con consapevolezza della difficoltà e della complessità del problema dei trasporti, una politica in materia adeguata alle esigenze che non solo il nostro paese ma anche l'Europa ha. Mi riferisco dunque ad un cambiamento del sistema dei trasporti, al passaggio progressivo dal trasporto su gomma a quello su rotaia, ad una diversa politica per le autostrade che oggi è invece finalizzata a incentivarne continuamente la costruzione, all'ulteriore cementificazione. L'Italia è pervasa da nuove «bretelle», «bretelline» e «bretellone», collegamenti e aggiunte, proprio per questa logica perversa che legislazioni simili a quella sottoposta al nostro esame oggi incentivano.

Nel testo in discussione si giustifica con le manifestazioni colombiane – mi auguro che il senatore Taviani sia innocente per questo, anzi sono sicuro che lo è – la proroga al 2030.

Forse il tempo a mia disposizione è per il momento scaduto, io però tornerò ad insistere su questo e i colleghi mi ascolteranno decine e decine di volte ripetere lo stesso argomento. Infatti, se anche sul piano dei numeri – ed io certo non impedirò fisicamente a qualcuno di votare – il Senato è in grado di deliberare, non è però sostenibile dal punto di vista politico che questo ramo del Parlamento voti quanto gli si propone di approvare. Non è immaginabile che ciò avvenga, se il Senato sa quello che vota. Non intendo certo insultare i colleghi, ma so che può accadere di esprimere un voto senza aver approfondito l'argomento, solo guardando come il proprio capogruppo o il proprio segretario di Gruppo si esprime. Se i colleghi però sapranno cosa si approva – e noi intendiamo spiegarlo loro molto bene – non è immaginabile che questo provvedimento vada avanti. È una legge truffa, una legge inganno, vergognosa che rinnega tutti i principi fondamentali di una seria politica in materia di trasporti.

Interverremo allora punto per punto, riga per riga, emendamento per emendamento, senza perderci nei rivoli, ma riportando tutto alla questione centrale.

Collega Patriarca, questa legge non può passare perchè pone in essere un'operazione immonda, fatta non per gli interessi del nostro paese, per lo sviluppo dei trasporti e per una politica intelligente in materia. Fin dal primo articolo va invece in favore della società Autostrade S.p.a in un modo così pretestuoso, ridicolo e risibile che, una volta chiariti i riferimenti normativi appositamente voluti oscuri affinchè il lettore normale, a partire da un senatore non esperto in materia non li comprenda, fa capire a tutti quale ignominia abbiamo di fronte.

LOTTI. Illustrando l'emendamento 1.7 desidero premettere che in Commissione, quando alcuni mesi fa fu presentata la prima versione di questo disegno di legge – lo ricordava il senatore Boato – fui proprio io a nome del Gruppo comunista – Partito democratico della sinistra, a sollevare, relativamente all'articolo 1, la questione della congruità di una proroga di 12 anni della concessione alla società Autostrade, a

fronte delle opere che la stessa è chiamata a realizzare con autofinanziamento a seguito del decreto in materia di manifestazioni colombiane. Chiedemmo, proprio perchè anche noi avemmo parecchi dubbi, che la Commissione raccogliesse una serie di elementi volti a consentire ai singoli senatore di formarsi un giudizio sulla congruità della proroga.

La società Autostrade, su richiesta della Presidenza della Commissione, ha presentato un piano di ammortamento pari a 750-800 miliardi che, con autofinanziamento, è chiamata a spendere per realizzare le opere richieste dal Parlamento.

È evidente che il Parlamento non è assolutamente tenuto ad essere coerente con se stesso: molte volte si è smentito e quindi potrebbe anche darsi che oggi il Parlamento ritenga che le opere richieste alla società Autostrade, da realizzare nell'ambito delle celebrazioni colombiane, non siano più utili e necessarie e vi si possa soprassedere. Se così fosse, non avrebbe senso alcuno proporre in tale contesto la proroga di 12 anni.

Non risulta però che nè il Parlamento nè gli amministratori locali interessati a queste opere che la società Autostrade – ripeto – in autofinanziamento è chiamata a realizzare abbiano formulato richieste in tal senso; anzi, mi risulta che gli amministratori regionali e comunali interessati (stiamo parlando soprattutto della zona di Genova e del suo porto) chiedano che tali opere vengano realizzate.

Se il piano finanziario presentato dalla società Autostrade, sul quale non sono state avanzate eccezioni in Commissione, anche perchè nessuno di noi è in grado di controproporre un piano finanziario di ammortamento per circa 800 miliardi, è valido, appare evidente che di fronte a tale situazione si aprono due strade: la prima è dichiarare che le opere che il Parlamento ha richiesto alla società Autostrade di realizzare non sono più ritenute necessarie, che pertanto non ha senso alcuno impegnare la Società stessa ad autofinanziarsi per circa 800 miliardi e conseguentemente decade il motivo principale per il quale si chiede da parte della maggioranza e del Governo la proroga di 12 anni. La seconda strada è valida nel caso in cui ciò non si verificasse. Allora dovremmo misurarci con la documentazione presentata dalla società Autostrade o con la conseguenza che la mancata proroga di 12 anni potrebbe determinare in quanto la stessa società, per quanto ne capisco io (ma ho approfondito l'argomento e sono quasi sicuro di non dire sciocchezze), può assumere un atteggiamento molto semplice: il Parlamento ha chiesto con legge alla società Autostrade di autofinanziare determinate opere; per far ciò è stato necessario un piano di ammortamento che si articola in un dodicennio; se il Parlamento non vuole garantire la proroga per 12 anni, la società Autostrade rinuncerà a fare le opere, perchè non è stata lei a proporle, ma è stato il Parlamento, con una convergenza sulle modalità da parte della regione Liguria e degli amministratori comunali di Genova.

Dobbiamo misurarci con i dati tecnici: se riteniamo che le opere siano necessarie; se riteniamo il piano di ammortamento presentato dalla società Autostrade corretto (e nessuno, nemmeno in Commisione bilancio, ha avanzato obiezioni in merito); se chiediamo ancora alla società Autostrade di realizzare le opere, dobbiamo arrenderci all'evi-

denza dei fatti. Non sono mai stato un entusiasta sostenitore della proroga della concessione per 12 anni, però il Gruppo politico al quale appartengo è sempre stato favorevole ad un discorso molto semplice: diciamo basta ad uno Stato che eroga contributi e regali alla società Autostrade per realizzare opere molto spesso inutili e dannose anche per l'ambiente, come giustamente ha sostenuto prima il senatore Boato. Siamo del parere che il Parlamento debba verificare quali sono le opere effettivamente necessarie e che le società autostradali debbano autofinanziarsi. Ma una volta che chiediamo l'autofinanziamento da parte delle società autostradali, il Parlamento deve garantire le condizioni che lo rendano possibile.

Le condizioni per rendere possibile l'autofinanziamento di una concessionaria sono due: primo, la durata della concessione, l'arco temporale in cui la concesssione viene esercitata; secondo, la manovra tariffaria. Se concorrono questi due elementi, è evidente che possiamo affermare coerentemente, anche come forza politica, che le società autostradali, per le opere che il Parlamento ritiene necessario realizzare, debbono autofinanziarsi, attingendo risorse da un arco temporale congruo per l'ammortamento dei nuovi investimenti, dalla manovra tariffaria e da tutti gli altri elementi di bilancio.

È sulla base di questo ragionamento, signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi - mi rivolgo in modo particolare al senatore Boato che ha usato parole pesanti, che ci hanno fatto lungamente riflettere se si tratti di una truffa, di un inganno - che ci siamo convinti del fatto che, in assenza di un diverso orientamento da parte dello stesso Parlamento e in presenza di atti della società Autostrade, di documenti puntuali di piani di ammortamento non contestati, siamo noi a trovarci in una contraddizione che non ci consente di assumere una decisione serena, o in ogni caso una decisione che viene definita addirittura coerente con disegni truffaldini.

Non me la sento di dire questo, dopo che all'interno del Gruppo politico di cui faccio parte ho richiesto un ampio dibattito, coinvolgendo anche - per quanto possa contare, ma per noi è importante, ed io personalmente ci credo - le responsabilità del governo-ombra del Partito democratico della Sinistra. Riteniamo pertanto che, «turandoci il naso» (per usare l'espressione, che è stata prima ricordata, usata da Montanelli), si possa prendere in considerazione la proroga dei dodici anni.

Noi poniamo però la condizione - e illustro così l'emendamento semplicissimo che abbiamo presentato, e che mi auguro sia accolto dal relatore e dal rappresentante del Governo - che gli interventi che la società Autostrade deve realizzare siano, sì, quelli riferiti alle opere colombiane, così come stabilito dal decreto e come richiesto dalle regioni e dagli enti locali, ma che in secondo luogo siano anche volti a garantire, in un'area - l'area di collegamento dalla Liguria al Piemonte e alla Lombardia - in cui la viabilità autostradale è così pericolosa, la sicurezza del traffico. Va tenuto presente inoltre che si tratta di opere che interessano soprattutto il trasporto merci e l'auspicato rilancio dell'attività del porto di Genova, che ha certamente bisogno di essere amministrato in modo tale che sia riportata a tranquillità la sua vita

interna, ma che necessita anche di coerenti ed efficaci raccordi, mi auguro soprattutto ferroviari, ma anche autostradali.

Il nostro emendamento, dunque, signor Presidente, si commenta da sè: chiediamo che si faccia riferimento ad un impegno di cui la società Autostrade deve farsi carico, presentando un apposito piano volto a realizzare opere di sicurezza del traffico, perchè, come ho già detto, si tratta di opere volte a garantire la scorrevolezza di un importante traffico merci. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

* PATRIARCA, *relatore*. Signor Presidente, il parere del relatore relativamente agli emendamenti 1.1, 1.6, 1.2 e 1.3 è nettamente contrario. Le motivazioni di tale parere sono state introdotte nell'intervento del senatore Lotti, il quale ha partecipato al lungo e laborioso dibattito che si è tenuto in Commissione, e ha così avuto modo di constatare l'impegno con cui la Commissione stessa ha voluto esaminare il piano allegato di ammortamento che la società ha elaborato per consentire questa proroga di 12 anni. Un piano molto dettagliato, molto articolato, che la Commissione, rispetto al testo originario che era più generico, ha voluto rendere più determinato, collegandolo agli interventi interessanti le manifestazioni colombiane.

Per questo motivo, anche se la proroga va fino al 2030, non vi è assolutamente ragione di scandalo, una volta stabilito per legge che l'autofinanziamento per le autostrade si ottiene mediante allungamento della concessione in rapporto all'entità dell'investimento e attraverso la manovra tariffaria.

D'altra parte nel lavoro della Commissione è stata rilevata – e questo disegno di legge tormentato, modificato lo sta a testimoniare – la volontà da parte della Commissione stessa e da parte del Senato di arrivare ad una definitiva cancellazione dei contributi statali per la costruzione di autostrade per procedere invece sulla strada dell'autofinanziamento attraverso un riscontro delle due linee di comportamento. La prima riguarda l'allungamento della concessione: le concessioni sono sempre pluriennali e non c'è da scandalizzarsi; vi sono concessioni anche venticinquennali e i 12 anni sono rapportati alla entità dell'impegno finanziario che è stato scrupolosamente esaminato dall'apposita Commissione. La seconda linea riguarda la manovra tariffaria sulla quale abbiamo elaborato una serie di proposte e, alla fine, in accordo con i suggerimenti della Commissione bilancio, abbiamo redatto un nuovo emendamento. Abbiamo soltanto voluto garantire la certezza della manovra tariffaria perchè nel corso di questi anni si erano determinati intasamenti che avevano creato un'enorme preoccupazione ed un enorme squilibrio finanziario da parte delle società rispetto al ritardo con il quale gli organi preposti hanno accettato l'adeguamento delle tariffe autostradali.

Nessuno scandalo perciò rispetto a questa proroga e neanche vi è volontà di truffa nel riferimento alla legislazione che ha consentito il precedente allungamento della concessione. Non crediamo nella maniera più assoluta di aver voluto contribuire a creare una truffa a favore

della società Autostrade, abbiamo voluto invece verificare in Commissione se la richiesta di allungamento della proroga di concessione di 12 anni fosse corrispondente ad un piano effettivo di interventi.

Per quanto attiene invece all'emendamento 17 del senatore Lotti, sono senz'altro favorevole al suo accoglimento, tenuto conto dell'importanza di procedere contemporaneamente all'adeguamento del sistema autostradale anche attraverso un maggiore e puntuale impegno in ragione della sicurezza della circolazione.

Pertanto, riepilogando, sono contrario agli emendamenti 1.1, 1.6, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, mentre sono favorevole all'emendamento 1.7.

* CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1, identico all'emendamento 1.6.

NEBBIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* NEBBIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, stiamo qui discutendo un disegno di legge intitolato: «Disposizioni in materia di tariffe dei pedaggi autostradali e per il funzionamento degli uffici periferici dell'ANAS». Poi in realtà all'articolo 1 viene indicata la concessione alla società Autostrade di una serie di benefici, il principale dei quali è la proroga di dodici anni – come i colleghi hanno già detto – dal 2018 al 2030 della concessione di cui agli articoli del disegno di legge. Francamente, signor Presidente, faccio fatica a capire di cosa stiamo parlando.

I giornali hanno riportato fino ad ora una serie di indicazioni associate agli incidenti sulle strade, all'aumento dell'inquinamento, all'aumento del consumo di energia. Da quando ho il bene della ragione, o da quando cerco di occuparmi di questi problemi, ho sempre riscontrato una chiara indicazione, almeno da una parte delle forze politiche e culturali, relativa all'errore che è stato fatto fino ad ora di spostare tutto il movimento di persone e merci verso il trasporto stradale. Le analisi fatte, che sono numerose, dimostrano come il trasporto stradale comporti in primo luogo un aumento del consumo di energia e in secondo luogo un aumento dei costi in generale delle nostre merci e dei trasporti, oltre ad un aumento dell'inquinamento e del numero degli incidenti.

Per avere informazioni su questo numero di incidenti pagato dalla collettività al trasporto su strada basta ricorrere alle statistiche dell'Istituto nazionale di statistica che indicano un numero di incidenti dell'ordine di 250.000 all'anno con un numero variabile di 7.000-8.000 morti all'anno: è il pedaggio di una guerra che viene condotta sulla strada, cui si aggiungono i circa 250.000 feriti all'anno che rappresentano anch'essi un costo per la collettività.

Da quando mi occupo di questi problemi ho sempre trovato un certo tipo di indicazione, che si trova nel «Progetto 80» elaborato all'epoca dal Ministro per la programmazione economica e che si

ritrova nel progetto a medio termine elaborato nel 1974 dal Partito comunista italiano, subito dopo la grande crisi energetica; in tutti i casi si sosteneva che non si poteva continuare a rivolgere soltanto verso la strada, e in particolare l'autostrada, il traffico di merci e di persone, traffico che invece avrebbe dovuto essere spostato – questo sostenevano gli urbanisti e gli analisti del trasporto – sulla ferrovia. Anche di recente questo dibattito è riemerso davanti ai numerosi incidenti che abbiamo constatato, all'aumento dell'inquinamento e dei consumi di energia nel settore stradale, che registra uno dei principali aumenti di consumi di energia nel nostro paese. È questo un dato che fa aumentare la nostra fragilità nei confronti delle importazioni e che rende più instabile il nostro sistema economico.

Ebbene, dopo che moltissime persone, anche fra coloro che voteranno a favore di questo articolo, si sono espresse sulla necessità di cambiare i modi di trasporto nel nostro paese, ora ci troviamo davanti a un disegno di legge che fa quello che non esiterei a definire un grosso regalo alla società Autostrade.

Signor Presidente, dal 1973, anno della prima crisi energetica, a oggi sono passati 19 anni, durante i quali si sono verificati mutamenti nella disponibilità di fonti di energia e nelle linee politiche nei confronti dei trasporti, durante i quali il prezzo del petrolio è aumentato fino al 1980 e successivamente è calato. Si è trattato di un periodo di appena 19 anni, eppure adesso con questo disegno di legge mettiamo la testa della collettività nel cappio di un impegno che si estende per 38 anni, esattamente il doppio del tempo trascorso dalla prima crisi energetica a oggi.

Signor Presidente, colleghi, non vorremmo una volta tanto tentare di guardare al futuro in termini di rinnovamento delle nostre linee politiche e non in termini di impegni da cui poi diventa sempre più difficile liberarsi? Una volta previsto il regime di concessione alla società Autostrade, si determina inevitabilmente un aumento della rete autostradale utile e inutile, un aumento della nostra dipendenza dal trasporto stradale a scapito di quello ferroviario. In altre parole, con queste sette righe («Alla società Autostrade è accordata una proroga di dodici anni del periodo di concessione ...») ipotechiamo i consumi di energia, l'inquinamento e la vita di due generazioni: tante sono quelle che comprendono il periodo di 38 anni a cui viene esteso questo impegno. Non so giudicare in questo momento se si tratti di un regalo alla società Autostrade: mi sembra di sì, ma bisognerebbe studiare meglio i dati contabili. Di certo però è un regalo alla morte, che assicuriamo con questa svolta politica; è un regalo che assicuriamo al peggioramento delle condizioni di vita, alla congestione che accompagna ogni spostamento di persone e di merci. È un impegno per la nostra crescente dipendenza da una monocultura di trasporto che di certo è contro gli interessi del nostro paese.

Signor Presidente, ovviamente voterò contro questo articolo 1 e quindi a favore della soppressione del medesimo. Vorrei però invitare i colleghi ad associarsi a questo voto di soppressione dell'articolo 1, votando quindi a favore dell'emendamento 1.1, perchè l'impegno che prendiamo per il futuro, per un futuro che va in senso contrario agli

interessi della collettività, è troppo grave per poter essere assunto senza una opportuna attenzione. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista*).

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Onorevole Presidente, vorrei dichiarare il voto favorevole all'emendamento sottoscritto anche dal mio Gruppo e introdurre nella discussione un elemento di verità. Infatti, credo sia difficile da parte di chiunque e da parte nostra obiettare all'idea che la società Autostrade, vale a dire l'IRI trattandosi di società a partecipazione statale, abbia la concessione delle autostrade. È anche assai difficile negare a una società che ha la concessione delle autostrade la possibilità e il diritto di predisporre una programmazione temporale, di avere cioè un orizzonte certo della concessione. Si può discutere se il relativo periodo debba essere di dodici anni oppure di sei o di otto: è un'altra questione. In linea di principio però non si può obiettare nulla a questa scelta.

Allora, perchè chiediamo la soppressione dell'articolo 1? In particolare i colleghi della Commissione trasporti sanno che noi ci siamo sempre dichiarati disponibili ad esaminare la proroga delle concessioni delle società autostradali; ma vorrei ricordare a me stesso e ai colleghi della Commissione trasporti che abbiamo sempre collegato questa disponibilità a due condizioni.

La prima è che la proroga delle concessioni e l'aumento delle tariffe non siano utilizzate per regalarci un'espansione massiccia della rete autostradale, tenendo presente che è tuttora in vigore la sciagurata norma, alla quale ci opponemmo in sede di legge finanziaria, che finanzia fino al 67 per cento la costruzione di nuove autostrade e che quando si costruiscono in così grande quantità le famose «terze corsie» in realtà si permette la realizzazione di nuove costruzioni autostradali. Noi abbiamo sempre detto che si poteva provvedere ad alcuni completamenti, a spese per la manutenzione (è un problema serio, per la sicurezza), per gli svincoli: tutto ciò andava bene e abbiamo anche indicato alcuni completamenti possibili. Ma in questo caso siamo di fronte ad una sorta di delega in bianco, perchè quando concediamo alla società Autostrade l'autorizzazione per la costruzione per dodici anni e poi nell'altro articolo aumentiamo tanto consistentemente le tariffe, in realtà dotiamo il sistema autostradale di risorse che, unite a quelle che gli verrebbero automaticamente dallo sciagurato disposto della legge finanziaria per il 1984, porteranno ad incrementare fenomeni già in atto, cioè l'aumento delle autostrade.

L'altra questione che abbiamo sempre sottolineato accanto a questa (cioè che la proroga e l'aumento delle tariffe non rappresentassero un grimaldello per l'espansione della rete autostradale), era la condizione che finalmente partisse un serio programma di ammodernamento e sviluppo del sistema ferroviario e di ammodernamento e sviluppo del sistema pubblico di trasporti urbani. Tale seconda condizione non vi è affatto: con questa legge dotiamo il sistema autostradale di risorse

importanti, nel momento in cui le Camere approvano l'incredibile norma che per il trasporto urbano – non parlo di metropolitane, che è ormai fantascienza, mi riferisco al mero rinnovo del parco-autobus, peraltro inquinanti e che andrebbero elettrificati – concede 151 miliardi, il minimo storico, una goccia rispetto a quanto stanziamo per le autostrade.

Le ferrovie poi sono bloccate. Più volte ho denunciato lo scandalo del 1988, che certo si appoggiava ad elementi di inquinamento della gestione ferroviaria, da noi rilevati. In realtà quello scandalo è stato causato strumentalmente per colpire e azzerare le ferrovie: da quando Schimberni divenne commissario, non si costruisce più un metro di ferrovia, sono state bloccate tutte le opere e il sistema ferroviario italiano sta scivolando nel degrado (era già un sistema arretrato e piccolo).

Vedete, cari colleghi, senatore Bernardi, senatore Patriarca, non possiamo vedere un pezzo alla volta, non possiamo sfogliare il carciofo. Avrei capito se i colleghi della Commissione trasporti avessero proposto la proroga delle concessioni e l'aumento delle tariffe, l'avremmo approvata; ma avrebbero dovuto presentarsi senza aprire i grimaldelli che invece consentono nuove costruzioni autostradali incontrollate e avendo già svolto una battaglia – che non c'è stata – per lo sviluppo del trasporto pubblico e per le ferrovie.

A questo riguardo vorrei rilevare che è una vergogna che la grande questione dei trasporti sia ridotta al giochetto delle targhe alterne che non servono assolutamente a nulla e che rappresentano l'alibi di sindaci e di Governi incapaci di affrontare la questione dei trasporti. In Italia stiamo procedendo verso una situazione del sistema dei trasporti terribile. Siamo già il paese europeo che ha la percentuale più alta del trasporto su gomma (85 per cento); ma i calcoli dello stesso Piano generale dei trasporti sottolineano che, se non si cambia la tendenza, nel 2000 avremo il trasporto che si svolge per il 95 per cento su gomma, quindi un sistema interamente monomodale, fuori dell'Europa. Non ritengo che i sistemi dei trasporti europei siano soddisfacenti e non li ritengo un modello, ma è anche vero che in Germania e in Francia le ferrovie trasportano il 30 per cento delle merci e dei passeggeri e che c'è una potente rete di canali che integra le ferrovie. L'Italia è l'unico paese europeo in cui tutto il trasporto si svolge su gomma e in cui non esiste la metropolitana. La sola città di Parigi ha sette volte di più i chilometri di metropolitana presenti in tutta l'Italia (e lo stesso si può dire per la città di Londra). Questa situazione porta a delle conseguenze terribili: ciò vuol dire inquinamento e sviluppo dei tumori (come ormai è stato accertato). Si sa che ciò vuol dire grave attentato alla sicurezza (quarantamila morti ed un milione di feriti in quattro anni sulle strade) e spreco energetico. La sola differenza tra il modello tedesco (non ottimale per noi) e quello italiano comporterebbe un risparmio dell'energia del 5 per cento, pari all'energia che sarebbe stata prodotta da tutte le centrali nucleari di cui si è parlato. Le città sono diventate invivibili (si parla di *stress* da città).

Non possiamo affrontare questo provvedimento facendo finta che intorno a noi ci sia il vuoto e facendo finta di dover esaminare solo questa legge. È stata perseguita una politica determinata che ha colpito

il trasporto urbano pubblico e le ferrovie. Al convegno di Torino ho sentito indicare dal dottor Romiti la via d'uscita: il raddoppio delle autostrade e i sopravia, cioè un'altra città per le macchine costruita su quella attuale. Certamente questa soluzione alleggerirebbe nell'immediato la congestione che si registra, ma produrrebbe la cementificazione del paese e dopo dieci anni ci riporterebbe in una situazione di crisi. Allora, onorevoli colleghi, dobbiamo ragionare sui fatti. Una linea della metropolitana trasporta in un'ora l'equivalente di sessantamila automobili con a bordo una persona, come spesso avviene. Quindi, con una metropolitana in un'ora si libera la città di sessantamila automobili (è questo il rapporto). Allora, volete giocare ancora al pari e dispari con le targhe alterne oppure volete affrontare il problema? Ciò che mi amareggia di più è che negli anni scorsi tra i rappresentanti dei vari partiti che si occupavano dei trasporti (del Partito comunista, della Democrazia cristiana, del Partito socialista e poi di altri partiti, come dei verdi) si era delineato un grande accordo, un movimento riformista che aveva dato origine al Piano generale dei trasporti, proprio per cambiare il sistema dei trasporti. Onorevoli colleghi, nessuna società può vivere se nel sistema dei trasporti le ferrovie non occupano almeno il 30 per cento, se non c'è una rete di canali navigabili (e noi abbiamo il Tirreno e l'Adriatico che devono essere utilizzati in questo modo), se non viene sviluppata l'integrazione e l'intermodalità e se nelle grandi città almeno l'85 per cento del trasporto non è pubblico (e se il totale del trasporto delle città non si svolge almeno per il 35 per cento su ferro). Queste sono le simulazioni che sono state fatte dai calcolatori e al di fuori di tali percentuali non si può vivere. Quel movimento riformista puntava proprio a questo ed esso è stato stroncato, è naufragato miseramente anche in rapporto alle crisi politiche e al riflusso verso destra. Il nostro paese oggi è dominato dalla *lobby* dell'auto e della gomma.

Colgo quest'occasione per dire che sono a favore delle marmitte catalitiche, ma non m'inteneriscono. Mi dispiace che non sia presente a questo dibattito il senatore Agnelli perchè vorrei dirgli che la verità è che la FIAT vende già all'estero le auto con le marmitte catalitiche. Le case produttrici di automobili degli altri paesi offrono già in vendita le auto in serie provviste di marmitte catalitiche e di iniezione elettronica. Personalmente ho acquistato una macchina tedesca e ho detto al senatore Agnelli che comprerò le automobili FIAT quando avranno lo stesso grado di affidabilità e avranno lo stesso prezzo delle altre (perchè lui non può imporre una situazione monopolistica e darci delle macchine che si rompono). Allora, la storia delle targhe alterne è soltanto volta alla realizzazione del grande affare con le marmitte catalitiche aggiuntive e ci continueremo a prendere in giro.

È per tutte queste ragioni che chiediamo la soppressione di un articolo che non solo prevede la proroga ma la collega anche a un piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale in concessione.

Tutti i colleghi sanno questo. È inutile lamentarsi ed è inutile che ministri come Ruffolo e Tognoli vengano a dirci di voler introdurre i bus elettrici. Non facciamo ridere, qui va compiuto un grande sforzo in

una direzione politica diversa. Questo sforzo però non c'è e pertanto noi votiamo contro questa ritirata rispetto a una riforma dei trasporti.

BERNARDI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, mi sarei risparmiato anche questa dichiarazione di voto, l'unica che intendo fare, se non avessi ascoltato un discorso che mi risulta davvero incomprensibile. Mentre il senatore Boato fa appello alla civiltà del dibattito, appello che senz'altro accolgo, ci si rende anche conto che tutto il lavoro compiuto dalla Commissione, di preprazione per il dibattito dell'Aula e di documentazione ricca e controversa, che ha richiesto la valutazione di una serie di dati economici e di politica stradale ed autostradale fornitici dalla società Autostrade (dati cioè che avrebbero dovuto costituire, anche per chi dissentiva, la base della discussione odierna), è come se non fosse mai avvenuto.

Sembra cioè che oggi per la prima volta si affronti la politica autostradale. Questo non può che far dispiacere proprio in nome di quella civiltà del dibattito cui il senatore Boato si richiamava.

Nell'intervento del pur civilissimo e colto senatore Corleone, non ci sono motivazioni culturali perchè non sono le date a costituire un problema di cultura. Oltre agli aspetti tecnici affrontati dal senatore Lotti, e che io condivido, si dimentica perchè si è decisa una proroga di 12 anni. Chi, come i senatori verdi, ha presentato emendamenti tendenti a ridurre la proroga a 3 o 5 anni, non si è reso conto che il periodo di tempo previsto dalla proroga stessa è dovuto all'ammortamento di quelle spese che il Parlamento ha richiesto alla società Autostrade. Per finanziarle, e mi rivolgo al senatore Lotti, c'era una soluzione diversa da quella dell'autofinanziamento attraverso un prolungamento della concessione; il Parlamento avrebbe potuto cioè stanziare i fondi per i lavori che chiedeva e stanziare gli 800 miliardi circa che sono necessari.

Se il senatore Boato o altri colleghi indicassero una fonte di finanziamento adeguata potremmo anche non concedere quei 12 anni di proroga. Occorre rendersi conto però che il provvedimento in discussione tende a portare a zero il contributo dello Stato. Le risorse finanziarie che lo Stato dovrà dare alle metropolitane leggere, alle ferrovie, a tutto il sistema plurimodale che mira a sottrarre l'Italia alla monomodalità del trasporto merci le dovremmo dare però allora alla società Autostrade, non per costruire una ragnatela di strade, collega Libertini, ma per mantenere e rendere più efficiente l'attuale sistema autostradale. In caso contrario le società autostradali devono reperire autonomamente le risorse.

Aggiungo inoltre, colleghi senatori, che un rincaro delle tariffe autostradali dovrebbe incoraggiare l'uso del trasporto ferroviario ove, contemporaneamente, noi si riesca a mettere in atto una diversa e più imponente politica ferroviaria. La politica tariffaria delle autostrade dovrebbe dunque scoraggiare il ricorso al trasporto su gomma perchè tra tutto esiste un nesso politico.

Mi meraviglia inoltre la nostra memoria corta. Non ci ricordiamo cioè che abbiamo costituito il CIPET, il Comitato interministeriale della programmazione economica dei trasporti, che è funzionante al quale fanno capo tutte le decisioni in materia di trasporto ferroviario, autostradale, stradale, eccetera. Di questo Comitato fanno parte tutti i Ministri interessati ed esso programma in modo unitario, finalmente, la politica dei trasporti. Non possiamo allora far finta di ignorare fatti eclatanti che noi stessi abbiamo determinato nell'approvare il piano generale dei trasporti che non prevede affatto una ragnatela di autostrade. Vogliamo invece legiferare per *slogans* e impedire che si affronti una realtà che in Italia si presenta peggiore di quanto non sia in altre nazioni. Abbiamo ripetuto fino alla noia che nell'ultima Conferenza nazionale dei trasporti, programmata l'anno scorso o due anni fa dal Ministero dei trasporti, è emerso che l'Italia è il quart'ultimo paese in Europa come rapporto tra strade e territorio, avendo un chilometro di strade per ogni chilometro quadrato di territorio, contro i 4,5 chilometri di strade per chilometro quadrato di territorio della Germania: siamo seguiti soltanto dalla Grecia, dal Portagallo e dalla Spagna. Invece, l'Italia è il primo paese d'Europa per densità veicolare sulle strade: nella citata Conferenza si è appreso che ogni chilometro di strada italiana è occupato da ben 82 veicoli, contro la media delle altre nazioni europee che si aggira sui 50 veicoli.

La nostra politica non è tesa a creare una ragnatela di autostrade e di strade, ma a razionalizzare il sistema già esistente, migliorando le complanari alle grandi città e tutti gli ingressi ai centri urbani: dove si costruisce una terza corsia, non si realizza una nuova autostrada ma un adeguamento e chi deve percorrere il raccordo anulare a Roma può rendersi conto dei vantaggi che ciò potrebbe comportare, anche in termini di inquinamento prodotto dalla vischiosità del traffico, collega Nebbia, che fa ristagnare i fumi molto più del trasporto fluido.

Si chiede una migliore manutenzione delle strade e poi non si vogliono assicurare all'ANAS i mezzi necessari. Quando avvengono le cosiddette stragi del sabato sera o quelle a causa della nebbia, si chiede che le strade abbiano una manutenzione migliore e non si considera che quasi il 50 per cento delle strade italiane è da questo punto di vista al di sotto degli *standards* richiesti dalla Comunità europea. Dove devono essere reperiti i fondi? A chi dobbiamo dare queste risorse? Come possiamo migliorare la rete stradale italiana?

In questo provvedimento si richiede all'ANAS di razionalizzare la sua presenza sulle strade, privilegiando la sicurezza stradale. Sono stati presentati emendamenti tendenti a restituire una parte dei contributi all'ANAS per utilizzarli nella manutenzione delle strade: in tal senso è stato posto un vincolo. Allora, colleghi, chi ha seguito tutto il lavoro della Commissione ed ha visto formarsi un testo che certamente non rappresenta l'ottimo – come dice il senatore Corleone – poichè tutti i provvedimenti legislativi sono migliorabili, può comunque testimoniare che quello al nostro esame è stato ampiamente migliorato a seguito di un dibattito molto approfondito. È giusto che i colleghi del PDS si esprimano in Aula in dissenso rispetto alle nostre posizioni, perchè hanno partecipato al dibattito molto approfondito tenuto dalla Commissione. Mi meraviglia però – anche se non voglio negare alcun diritto –

che altri, pur non avendo partecipato al lungo dibattito in Commissione, si presentino in Aula e chiedano, ignorando completamente gli esiti degli esami della Commissione, che il provvedimento non venga approvato e non che venga migliorato. Più che una questione di civiltà, mi sembra essere una questione di serietà del ruolo del Senato, all'interno del quale l'8ª Commissione permanente, su richiesta di tutte le forze politiche presenti, ha acquisito una gran mole di documentazione ed ha proposto all'Aula un testo serio, per consentire un dibattito serio, teso a migliorare il provvedimento originario e non certo a negarne la validità. Non si tratta di una questione di civiltà, bensì – mi si perdoni il termine – di una prepotenza da parte di una piccola minoranza che vuole sopraffare la maggioranza. (*Applausi dal centro*).

BOGGIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo, senatore Boggio?

* BOGGIO. Sono pienissimamente d'accordo con quanto ha detto il collega Bernardi, però, dal momento che la votazione dell'emendamento 1.1 precluderà quella sull'emendamento 1.6, presentato dal senatore Bossi, dovrei aggiungere un particolare che non mi sembra essere stato sufficientemente illustrato in questa sede.

PRESIDENTE. Senatore Boggio, ho già avvertito che gli emendamenti 1.1 e 1.6, essendo identici, sono oggetto di un'unica votazione. Avendo già parlato per dichiarazione di voto a nome del Gruppo cui anche lei appartiene il senatore Bernardi, le ricordo che lei può prendere la parola soltanto per una dichiarazione di voto in dissenso da tali posizioni.

* BOGGIO. Signor Presidente, non dissento dalla posizione del mio Gruppo; volevo solo aggiungere qualche parola in merito al potenziamento delle ferrovie. Ma poichè il senatore Bernardi nel suo intervento ha esposto ampiamente i vari argomenti, non aggiungo ulteriori considerazioni e mi dichiaro perfettamente d'accordo con quanto ha affermato il senatore Bernardi.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, già in sede di illustrazione dell'emendamento 1.7 ho cercato di chiarire, rapportandomi agli aspetti tecnici contenuti nell'articolo 1, qual è stato il lavoro in Commissione, quali gli accertamenti e le indagini che abbiamo svolto per renderci conto della congruità della richiesta avanzata dalla società Autostrade, e ho fatto in merito alcune riflessioni.

Con soddisfazione, debbo prendere atto della coerenza con la quale il collega Libertini ha affrontato la questione della proroga dei dodici anni alla società Autostrade, quando ha affermato che in linea di principio non vi è e non vi può essere contrarietà dal momento che alla

società Autostrade si chiedono determinati impegni da parte del Parlamento, impegni che dovranno essere attuati sulla base dell'autofinanziamento e quindi devono trovare nel bilancio delle società Autostrade entrate che siano garantite – lo ricordava anche il collega Libertini – attraverso il combinato concorso di due meccanismi: la durata della concessione e l'entità degli adeguamenti tariffari.

Non posso non essere d'accordo con il collega Libertini e con alcune considerazioni del Presidente della 8ª Commissione, senatore Bernardi, che hanno entrambi svolto riflessioni di carattere più generale sulla situazione del trasporto nel nostro paese, sui suoi squilibri, sulla necessità di trasferire traffici di merci, soprattutto, ma anche di persone dalla strada alla ferrovia e sulla grave debolezza, che abbiamo qui, in ogni occasione che ci è stata offerta, denunziato, della politica governativa nel settore. Infatti, al di là del Piano generale dei trasporti, al di là del fatto che poi convergiamo sempre a parole su molti concetti, alla fine, quando arriviamo ai provvedimenti che contano e all'erogazione di risorse, ci troviamo in dissenso, perchè ancora una volta viene privilegiata – anche se qualche passo in avanti è stato fatto – la scelta del trasporto su strada.

Devo allora sottolineare – e motivo così il voto del mio Gruppo – che si determina una situazione strana, perchè siamo tutti d'accordo sulla nuova strategia alla quale dovrebbe essere ispirato il sistema dei trasporti nel nostro paese; siamo altresì d'accordo su una politica dei trasporti che sia rispettosa degli interessi nazionali (e c'è anche un problema di costi del trasporto nel nostro paese rispetto agli altri paesi, perchè i nostri costi sono più elevati) e nel contempo di quelli ambientali. Tuttavia, ci troviamo in dissenso sui provvedimenti da adottare. Questo accade perchè i provvedimenti in materia sono adottati dal Parlamento senza che la maggioranza, e in modo particolare il Governo, abbia chiaramente definito una sua strategia per proporre coerentemente al Parlamento gli atti che il Parlamento stesso deve approvare come attuazione di linee strategiche concordate.

Questo articolo, che dal punto di vista tecnico ha una sua logica motivazione, dal punto di vista politico si inserisce in un contesto di politica dei trasporti che noi non accettiamo, contro la quale abbiamo combattuto e per la modifica della quale ci siamo battuti.

Nel disegno di legge al nostro esame, signor Presidente, ci sono altri articoli che fanno riferimento alle questioni delle tariffe e di eventuali proroghe della concessione per altre società. Si definisce quindi con fatica, ancora con molte ombre, un contesto abbastanza modificativo della situazione attuale. L'articolo 1 andava collocato alla fine del disegno di legge per votarlo dopo che il Senato avrà certezza di ciò che rimarrà degli articoli successivi. Vorremmo cioè conoscere se questa proroga così importante che ci si chiede di concedere alla società Autostrade si inserisce in un contesto di modifica della strategia del sistema dei trasporti nel nostro paese. Questa misura è invece contenuta nell'articolo 1 e non vi è dubbio che esso susciti delle perplessità che anche noi abbiamo ripetutamente espresso in Commissione e che oggi si manifestano nel nostro voto di astensione. La nostra posizione non significa che intendiamo defilarci di fronte ad un problema serio; si tratta di un voto che da un lato sottolinea come da

un punto di vista tecnico, per l'ammortamento dell'investimento richiesto dal Parlamento e da questo non modificato, la società Autostrade ha presentato le proprie ragioni chiedendo la proroga di 12 anni, mentre dall'altro lato c'è il vuoto non ancora riempito di una politica nuova dei trasporti, della definizione di una nuova strategia dei trasporti all'interno della quale, coscientemente e con consapevolezza piena, collocare l'articolo 1.

Di questo disagio e di questa mancata definizione di una nuova strategia dei trasporti non possiamo non tener conto e da tutto questo facciamo derivare, anche sull'articolo 1 oltre che sull'emendamento in discussione, il nostro voto di astensione.

CORLEONE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, colleghi, il collega Bernardi che io conosco dalla VIII legislatura, quando, guarda caso, presiedeva la Commissione trasporti della Camera, è un po' il volto bonario, suadente e civile dell'andreottismo. Egli però dice delle cose su cui potrei chiedere a lei, signor Presidente, di intervenire per fatto personale alla fine della seduta. Siccome però io credo che questi casi sono fatti politici li affronto di petto qui, in questa sede, e dico allora al collega Bernardi che rispetto a questo problema dei trasporti bisogna azzerare la situazione e pertanto non gli consento di ritenere di poter banalizzare il mio intervento precedente pensando che io abbia solo fatto l'elenco delle date fino al 2030, cioè fino a quando questa vergogna andrà avanti. No, io ho posto già su queste autostrade dei pesanti macigni concettuali e culturali.

In secondo luogo dico al collega Bernardi che in un paese civile, su un settore strategico come quello dei trasporti, non si arriva alla bancarotta (ed in questo caso è bancarotta fraudolenta) perchè vi sono affari pesanti sulle autostrade, affari su cui la Commissione antimafia è già intervenuta, su cui dovrebbe intervenire ogni giorno l'autorità giudiziaria da Napoli al Monte Bianco.

Terzo punto: quando c'è questa bancarotta i responsabili, politici e tecnici, dovrebbero andare a casa, devono andare a casa in una democrazia quando si presenta un rendiconto di questo genere. Infatti oltre alla bancarotta concettuale, alla bancarotta fraudolenta per gli affari si arriva addirittura alla strage di 7-8.000 morti all'anno per questa politica ed in una democrazia seria in questo caso i responsabili vanno a casa; si cambia e si cambia a tutti i livelli, tecnici e politici. In fine legislatura non si approvano provvedimenti che pregiudicano la predisposizione di una nuova politica, collega Bernardi. Non potete dire che questo è un provvedimento neutrale, che è un provvedimento minimo, perchè se volevate solo l'adeguamento dei pedaggi potevate farlo.

BERNARDI. Ci sono dei vincoli nel disegno di legge.

CORLEONE. Invece diciamo, perchè le cose vanno dette a chi è interessato, che all'articolo 1, signor Presidente, noi diciamo no in nome della lingua italiana innanzitutto e poi in nome della trasparenza.

Infatti non è accettabile che in questa legge si dica testualmente, all'articolo 1, che «alla società Autostrade Spa è accordata, a fronte degli oneri connessi con la realizzazione degli interventi interessanti...» Si potrebbe pensare che sono gli interventi ad essere interessanti; e invece no, sono interessanti le manifestazioni colombiane. È un modo di dire abbastanza sporco se vogliamo; si potrebbe ripulire il testo anche da questo punto di vista. Comunque nel testo si fa riferimento ad «interventi interessanti le manifestazioni colombiane». Si poteva usare anche qui, proprio dal punto di vista linguistico, una migliore espressione. In ogni caso l'articolo 1 stabilisce una proroga di 12 anni del periodo di concessione. Bisogna però leggere anche oltre perchè si dice che la proroga di 12 anni del periodo di concessione è quella di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385. Ma non è finita, signor Presidente, mi ascolti perchè è divertente. Si aggiunge infine che la proroga è fissata a partire dal termine come determinato per effetto del secondo comma dell'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531».

Collega Bernardi, ci deve essere un momento dedicato alla lettura. Io consiglio tra le letture da riprendere sempre in mano due autori, cioè Leonardo Sciascia e Alessandro Manzoni. Ebbene, qui siamo in pieno «Azzeccagarbugli». Se infatti proviamo a fare una faticosa ricostruzione dei vari articoli, troviamo che già nell'articolo 4 della legge n. 385 del 1968 era previsto che la concessione veniva accordata, per tutte le predette autostrade, fino al 31 dicembre del 2003. Pertanto, i dodici anni della concessione partirebbero da questa data, che era stata conquistata fin dal 1968. Questa *lobby* è potentissima, e noi dobbiamo allora non cercare di limitare i danni, ma evitare che se ne facciano ancora.

Inoltre, se andiamo poi a vedere l'altro articolo citato nel testo al nostro esame, in esso troviamo un ulteriore riferimento. Infatti, all'articolo 13 di un'altra legge mefitica, la n. 531 del 1982, si prevede una proroga, a partire dalla data del 31 dicembre 2003 di cui al citato articolo della legge n. 385 del 1968, di altri quindici anni. Nell'articolo ora al nostro esame il combinato disposto di una proroga di dodici anni da aggiungere ad altre proroghe previste in leggi precedenti fa sì che si arrivi alla data che citavo all'inizio del mio intervento, cioè al 2030.

Queste sarebbero leggi che la gente può capire? No, queste sono leggi di tecnici falsificatori, che vivono sulle tangenti e che pongono il Parlamento nella disgrazia di dover approvare queste cose. Questo è il nodo che abbiamo di fronte ed è a questo che si dice di no!

Il collega Boato, parlando sugli emendamenti tendenti a limitare la concessione, dirà altre cose, riferirà quello che persone che lavorano con costanza su questo tema da anni hanno scritto e detto. Il collega Boato dirà quel che Maria Rosa Vittadini scriveva su questo meccanismo della concessione e dell'autofinanziamento. Sono chiacchiere, sono grandi «balle» quelle che vengono dette sull'autofinanziamento, collega Patriarca, e lo dimostreremo. Diremo, almeno affinchè rimanga agli atti del Senato, quanto sostenuto da persone che dimostrano che queste sono delle menzogne.

LOTTI. Se lei è in grado di dimostrarlo, lo faccia subito, così convincerà anche me e potrò cambiare il mio voto.

CORLEONE. Riteniamo che la prossima legislatura non dovrà iniziare tenendo audizioni e chiedendo documenti a Prandini o alla società Autostrade. Si dovrà fare altro, si dovrà voltare pagina e si chiameranno le persone che...

NERI. Aspetti prima l'esito del voto.

CORLEONE. Ne sono consapevole, ma so anche che voi ne perderete un po' nelle zone civili del paese.

SANESI. Questo è razzismo. È grave.

PRESIDENTE. Senatore Corleone, non facciamo previsioni elettorali. Lasciamo stare, tanto manca poco tempo.

PINTO. Quali sono le zone civili?

CORLEONE. Perchè, ne esistono di incivili?

FALCUCCI. Lei ha parlato di zone civili e ciò vuol dire che ritiene che ve ne siano altre incivili.

PRESIDENTE. Senatore Corleone, concluda il suo intervento perchè i dieci minuti a sua disposizione sono trascorsi e non vorrei che i colleghi la distogliessero da quanto sta dicendo.

CORLEONE. Su questo problema dell'Italia civile ed incivile possiamo svolgere un grande dibattito.

PRESIDENTE. Sì, ma non durante i dieci minuti della dichiarazione di voto.

MICOLINI. È inutile. Con tutta la stima per lei, comunque il suo è un grosso incidente.

LOTTI. Facciamolo subito questo dibattito, senatore Corleone.

CORLEONE. Possiamo aprire una grande pagina, Presidente, ma ritengo che avremo modo di affrontare questo problema drammatico del paese. Del resto basta leggere i giornali e la cronaca, purtroppo nera; ma insomma è un altro capitolo. Ad ogni modo questo aspetto non riguarda solo il problema dei voti, come rozzamente è stato detto. Quando le questioni tirano in ballo la vita della gente, oltre che la costruzione delle autostrade, credo sia necessario azzerare tutto e rimettersi ad osservare i problemi con occhiali nuovi. E non ritengo che questo compito spetti solo agli ambientalisti e ai Verdi, ma penso invece che dobbiate agire voi in questo modo; soprattutto chi di voi proclama una cultura della vita. Infatti, perchè dovreste lasciare in mano tale questione a chi invece pensa...

PRESIDENTE. Senatore Corleone, concluda per cortesia.

CORLEONE. Signor Presidente, la ringrazio. Sono stato interrotto e quindi mi sembrava giusto dare una risposta per ricordare che non si tratta di problemi di esclusiva competenza di minoranze assatanate. Al contrario, sono questioni che riguardano tutti i cittadini e quindi a maggior ragione chi ha la maggioranza politica per governare il paese. Per questa ragione voteremo ovviamente a favore dell'emendamento. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista*).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Boato e da altri senatori, identico all'emendamento 1.6, presentato dal senatore Bossi e fatto proprio dal senatore Boato.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.7.

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Dichiaro il voto favorevole dei senatori di Rifondazione comunista all'emendamento 1.7, che mi sembra integrativo e credo sarà approvato da tutti, dal momento che prevede interventi volti a incrementare la sicurezza della circolazione. Vorrei però che non si intendesse, vista la fantasia della società Autostrade, che questa sicurezza si determina creando nuovi chilomentri di autostrade, ma nel senso di prevedere le misure proprio atte a garantire la sicurezza.

Con la speranza quindi che lo spirito dell'emendamento non sia disatteso, annunciando il nostro voto a favore, vorrei cogliere l'occasione per evidenziare che in questo caso si è sfuggiti ad un problema che ho posto con molta chiarezza, anche se non posso affermare con sicurezza di avere ragione.

Senatore Bernardi, il problema non sta nella eventuale proroga di dodici anni della concessione, perchè conosco la questione in campo. Il problema invece è un altro e cioè che si fa sempre un discorso a scacchi. (*Interruzione del senatore Bernardi*). Mi scusi, senatore Bernardi, ma io non l'ho sentita alzarsi e prendere la parola durante l'esame della legge finanziaria per dichiarare che è una vergogna concedere 151 miliardi al trasporto urbano e che quindi si dissociava dal suo Gruppo oppure lo invitava a votare a favore del nostro emendamento, il quale dotava il trasporto urbano di mezzi maggiori. Non possiamo fare un discorso alla volta.

Questo provvedimento indubbiamente potenzia il sistema autostradale, mentre abbiamo votato provvedimenti che depotenziano il trasporto urbano e le ferrovie: questa è la verita! L'unica spesa prevista per le ferrovie è quella concernente questi osceni prepensionamenti.

BERNARDI. Non è vero, andiamo verso l'azzeramento del contributo dello Stato per le autostrade proprio per potenziare gli altri sistemi.

PRESIDENTE. Senatore Libertini, siamo in fase di dichiarazioni di voto: lei può quindi solo esprimere le ragioni per le quali il suo Gruppo voterà a favore o contro.

LIBERTINI. Signor Presidente, si tratta di un contraddittorio storico.

Il problema che abbiamo posto e che continuiamo a porre è il seguente: se si vuole migliorare la sicurezza sulle autostrade siamo favorevoli; se si vogliono utilizzare risorse attraverso la proroga e l'aumento delle tariffe, per migliorare le autostrade esistenti e per fare alcuni, limitati completamenti (che abbiamo indicato) di alcuni svincoli siamo favorevoli; ma questo provvedimento diventa una sorta di grimaldello a favore di un rilancio delle autostrade, che è già in atto.

Senatore Patriarca – non credo che il Presidente mi possa richiamare su questo – quando vado da Roma a Napoli e vedo l'autostrada aumentare di un terzo, non posso fare a meno di pensare che quella terza corsia equivale alla linea ad alta velocità, che è stata cancellata dal bilancio dello Stato. Lei sa benissimo che una linea ferroviaria ad alta velocità richiede 13,7 metri di ampiezza, in altri termini lo spazio occorrente per realizzare la terza corsia autostradale. Per aggiungere quella corsia si sono trovati i finanziamenti, mentre per realizzare la linea ad alta velocità, nonostante l'enorme intasamento del traffico ferroviario, non si sono trovati i soldi.

PATRIARCA. Erano dei finanziamenti precedenti.

LIBERTINI. Senatore Patriarca, i finanziamenti sono sempre precedenti: fra due anni lei mi dirà che anche questo finanziamento era precedente.

Desidero sottolineare questo elemento: la costruzione di un chilometro di ferrovia costa meno di un chilometro di autostrada, intanto perchè la sezione è più piccola (13,7 metri contro 37 metri); in secondo luogo perchè la sezione delle gallerie è molto più piccola, anche per problemi legati ai gas di scarico. Eppure soldi per far crescere la linea ferroviaria di un chilometro non ce ne sono. Da dieci anni la linea ferroviaria si accorcia mentre le autostrade aumentano: questi sono i risultati.

Con questi moccoli si va a letto al buio; sono i grandi discorsi, da cui nasce però una politica. Noi siamo soffocati dalle automobili, che stanno uccidendo il paese; siamo tutti costretti ad usare questo mezzo, del quale siamo prigionieri. Nonostante ciò andiamo avanti in questa direzione.

Se si volesse fare un discorso ragionevole sull'ammodernamento del sistema autostradale e sul suo completamento saremmo disponibili (perciò votiamo a favore dell'emendamento presentato dal senatore Lotti e da altri senatori); ma se si fa un discorso solo in questa direzione, se si offre questo grimaldello per sfondare nella direzione del rilancio del sistema autostradale tagliando al tempo stesso i finanziamenti per le ferrovie ed il trasporto urbano noi siamo fortemente contrari, riservandoci di denunciare che c'è una politica in realtà dominata dagli interessi della grande ed onnipotente *lobby* della gomma.

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Dichiaro di votare a favore dell'emendamento presentato dal senatore Lotti e da altri senatori, ritenendo la proposta saggia e da prendere in considerazione. Si tratta di riconfermare all'articolo 1, che in fondo è quello più significativo, la volontà di procedere ad interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza della circolazione.

In una fase come questa, nella quale verifichiamo come questo problema della sicurezza della circolazione sia «il» problema fondamentale, non inserire questo emendamento nell'articolo-bandiera sarebbe sicuramente un errore.

Pertanto sollecito i colleghi, al di là delle intemperanze del presidente Bernardi e del collega Patriarca, di votare a favore di questo emendamento.

VELLA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* VELLA. Signor Presidente, intendo dichiarare il nostro voto favorevole sull'emendamento 1.7, in quanto non c'è dubbio che gli interventi devono essere finalizzati ad incrementare la sicurezza della circolazione.

Devo dire che effettivamente mi trovo in difficoltà a volte a dissentire rispetto a quanto sostenuto da altri colleghi che esprimono delle impostazioni che condivido. Per esempio, dopo aver ascoltato l'intervento del senatore Libertini non posso che confermare alcune sue valutazioni e farle mie. Mi riferisco, in particolare, a quando ha insistito sulla necessità di trasformare il nostro sistema nazionale dei trasporti e di dare la rilevanza che merita al problema della realizzazione del trasporto plurimodale.

Comunque, ritengo che il provvedimento al nostro esame e l'articolo 1, così come risulterebbe emendato qualora venisse accolta la proposta del senatore Lotti, non imposti il problema in maniera diversa. Infatti, con questo disegno di legge noi non incidiamo sulla programmazione e sull'impostazione degli interventi che lo Stato si prefigge di realizzare a livello di strade e di autostrade. Ritengo che questa impostazione, a cui si è riferito anche il senatore Libertini, debba riguardare, più pertinentemente, diversi strumenti, come il piano decennale dei trasporti e l'aggiornamento di quest'ultimo. Proprio in riferimento a questo quadro l'8ª Commissione permanente del Senato ha puntualizzato quali devono essere le linee da seguire e quali sono stati i consensi verso gli obiettivi perseguiti dal Governo per quanto riguarda l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti.

Del resto questo provvedimento, per quanto riguarda l'impostazione programmatica, non soltanto non smentisce le finalità che perseguono gli strumenti a cui mi sono riferito (il piano decennale e l'aggiornamento di quest'ultimo, completamente revisionato e al quale sono stati dati maggiori elementi di concretezza), ma con l'articolo 3 addirittura dà la possibilità di un intervento ancora più pregnante e più diretto al Parlamento. Infatti, l'articolo 3, nell'ultimo periodo recita: «nonchè un'attuazione sollecita degli obiettivi determinati dal Piano

generale dei trasporti, dai suoi successivi aggiornamenti e dai programmi attuativi in campo autostradale». Allora ritengo che proprio questo aspetto, evidenziato anche dal senatore Libertini, sia un elemento che effettivamente non contrasti nè con lo spirito della legge nè, tanto meno, con l'impostazione dell'articolo 1.

Signor Presidente, con queste osservazioni, preannuncio il nostro voto favorevole sull'articolo 1. Più specificatamente ho voluto esprimere il nostro consenso e il nostro favore sull'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lotti e da altri senatori.

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BOATO. Signor Presidente, la questione che viene posta dall'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lotti, come i colleghi sanno, noi l'abbiamo già sollevata, con il nostro emendamento iniziale, per il titolo del Capo I del provvedimento sottoposto al nostro esame. Su richiesta del senatore Lotti (da lei accettata, signor Presidente) abbiamo poi accantonato l'esame di questo emendamento, con il quale proponiamo di sostituire il titolo del Capo I del provvedimento con il seguente: «Disposizioni riguardanti il settore autostradale e la sicurezza del traffico».

Comunque, vorrei aggiungere ulteriori considerazioni, che indicano la posizione assunta dal mio Gruppo. Noi abbiamo presentato all'articolo 1 due emendamenti, l'1.4, che propone di aggiungere due commi, e l'1.5, con cui si propone invece di aggiungere un solo comma all'articolo stesso, che affrontano esattamente la stessa materia e che, qualora l'emendamento del senatore Lotti – sul quale voteremo a favore – venisse approvato, non verranno comunque assorbiti da esso. Di quell'emendamento, infatti, gli emendamenti 1.4 e 1.5 sono quasi una conseguenza. Anche se l'emendamento 1.7 non verrà accolto, li sosterremo ugualmente, lo faremo però a maggior ragione se l'emendamento del collega Lotti verrà approvato.

Ritengo poi che il collega Libertini abbia fatto bene a porre in evidenza le contraddizioni che questa vicenda presenta dal punto di vista della programmazione dei trasporti. Come i colleghi sanno, spesso, il più delle volte anzi, io dissento dalle posizioni che il collega Libertini assume in quest'Aula. Se in questo caso convengo con lui non lo faccio per uno schieramento pregiudiziale di opposizione, che non mi appartiene, bensì perchè il suo intervento in materia, che ho ascoltato con molta attenzione, mi è parso fondato. Ovviamente rispetto la posizione manifestata dal Gruppo del PDS di astensione sul nostro emendamento soppressivo dell'intero articolo. Anche se è una posizione che non condivido, tuttavia ha una sua logica, pur se debole, rispetto alla filosofia generale del disegno di legge ed alla politica complessiva in materia di trasporti e in particolare in materia autostradale.

Per i gusti del senatore Bernardi, il collega Corleone forse si appassiona troppo, mentre io spesso ma non sempre, senatore Marniga, sono più calmo. Ugualmente però, come riferimento agli aspetti più

pesanti (sempre nel rispetto della presunzione di innocenza che io, anche per esperienza diretta, sono ferocissimo nel difendere dal punto di vista costituzionale), le vicende recenti della società autostradale Serenissima lasciano un segno profondo, anche se i giudizi in merito verranno espressi da chi di dovere e non dal tribunale del Senato.

BERNARDI. Allora non facciamo più neanche le case. Non facciamo più nulla, neanche le carceri.

BOATO. Volevo soltanto dire che quando il senatore Corleone, alzando un po' la voce, ha affrontato alcuni aspetti particolarmente pesanti non voleva esprimere un giudizio sommario, ma solo tener conto di quanto sta succedendo. Poichè però forse più di uno fra noi ha conoscenze dirette in materia, credo si debba tener conto anche di questi aspetti e capire perchè ci sono queste forti, pesanti pressioni esterne sul Parlamento affinchè si vada in una direzione anzichè in un'altra.

Proprio per questi motivi avremmo preferito, signor Presidente, sopprimere l'articolo, che non è accettabile da nessun punto di vista. Gli emendamenti diversi da quello soppressivo invece, come ho già detto, sono subordinati al primo e rispetto ad essi le obiezioni del presidente Bernardi possono risultare comprensibili. Sono emendamenti che abbiamo predisposto solo perchè immaginavamo vi fosse una pervicace volontà della maggioranza...

PATRIARCA, *relatore*. Infatti c'è.

BOATO. Come il senatore Patriarca conferma, e non è un caso che lo faccia proprio lui, c'è dunque una pervicace volontà della maggioranza di mantenere l'articolo; in considerazione di questo abbiamo predisposto delle subordinate, a proposito delle quali interverrò illustrando anche la letteratura scientifica al riguardo. È bene infatti che chi ricostruirà la vicenda, leggendo i resoconti parlamentari possa in qualche modo capire che tipo di problemi abbiamo sollevato.

Annuncio quindi il nostro voto favorevole sull'emendamento Lotti con lo spirito, anzi con l'intenzione politica dichiarata, di chi avrebbe voluto sopprimere l'intero articolo. Non essendo stato soppresso l'articolo, siamo d'accordo perchè gli sia data almeno una finalizzazione più condivisibile, anche se poi voteremo contro l'articolo nel suo complesso anche qualora l'emendamento presentato dal collega Lotti venisse approvato. Preannuncio fin d'ora che interverremo per dichiarazione di voto sull'articolo 1.

Da ultimo desidero porre una questione. Il presidente Bernardi, persona a modo con la quale desidero parlare con grande rispetto, ha posto un problema che mi sembra non riguardi il nostro Gruppo. Egli ha parlato di una nostra non sufficiente presenza ai lavori della sua Commissione durante la discussione di questo disegno di legge. Senza eccessiva autoesaltazione a favore del nostro Gruppo, credo di poter dire che non ci sia persona, fino all'ultimo dei collaboratori di questo Palazzo, che non conosca la quantità di lavoro che il Gruppo federalista europeo ecologista svolge negli ambiti più diversi, spendendosi notte e

giorno a tutti i livelli. Ciascuno di voi può non condividere quel che facciamo e noi rispettiamo questa valutazione, ma il dato di fatto che ho sottolineato rimane valido.

Per di più, ci troviamo in una situazione molto delicata, anche dal punto di vista umano. Il componente del nostro Gruppo membro della Commissione presieduta dal senatore Bernardi era il compianto senatore Mariotti. Egli faceva parte del nostro Gruppo anche se aveva una posizione politica differenziata, da noi pienamente rispettata, con un'amicizia e una solidarietà che non sono mai venute meno in questi anni. Siamo addirittura stravolti dalla sua morte, non solo per la scomparsa di un collega ma anche per quel rapporto di solidarietà, di amicizia e di rispetto che si era stabilito, pur nella diversità delle posizioni politiche: il senatore Mariotti faceva parte della maggioranza, ma ha conservato la nostra assoluta e sincera amicizia e lealtà.

Il senatore Bernardi comprenderà che ciò comportava per noi delicati problemi: per questo non siamo intervenuti nella Commissione da lei presieduta se non in rarissime occasioni. (*Commenti del senatore Strik Lievers*). Anzi, come opportunamente mi fa notare il collega Strik Lievers, il Gruppo interveniva nella persona del senatore Mariotti, ma le altre componenti, quella radicale e quella verde, intervenivano soltanto in casi eccezionali, proprio per il rispetto che sempre abbiamo avuto per le varie posizioni al nostro interno. Ho voluto ricordare questa situazione, affinchè lei, senatore Bernardi, capisca che quando si è in tre o in quattro a lavorare e le Commissioni sono molte (ci sono anche quelle bicamerali), non si può essere presenti ovunque, a meno di non avere le doti di Sant'Antonio moltiplicate per due o per quattro. Inoltre, esisteva un problema di particolare delicatezza riguardante la nostra rappresentanza nella Commissione da lei presieduta.

Confermo, anche a nome dei colleghi Strik Lievers, Modugno, Corleone e Teodori, il nostro voto favorevole sull'emendamento del senatore Lotti. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista*).

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

NEBBIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* NEBBIA. Signor Presidente, il Gruppo della Sinistra indipendente voterà a favore dell'emendamento 1.7. Ci siamo espressi per la soppressione dell'intero articolo 1 e nell'intervento che ho svolto per difendere questa posizione i colleghi avranno forse notato che il tema della sicurezza stradale era centrale nel considerare la necessità di un cambiamento delle modalità di trasporto e quindi nella nostra critica nei confronti del potenziamento della rete autostradale. Forse sono intervenuto con presunzione, perchè non ho partecipato ai lavori dell'8ª Commissione permanente, come diceva il presidente Bernardi riferen-

dosi ai senatori che non avevano seguito il dibattito in quella sede. Ma, come è nostra abitudine, prima di intervenire mi sono documentato sui lavori svolti in Commissione a proposito di questo disegno di legge; ne abbiamo discusso, come è nostro costume, in primo luogo con il collega senatore Ulianich che fa parte della Commissione e poi con un arco di forze che comprende anche le forze vive del mondo urbanistico, e non solo di quello ambientalista, che sono contrarie al contenuto dell'articolo in quanto considerano nocive, contro gli interessi della collettività, le misure contenute in questo articolo.

La nostra richiesta di soppressione dell'articolo 1 è stata respinta; viene ora messo in votazione l'emendamento presentato dal senatore Lotti, che mette l'accento sull'aumento della sicurezza nella circolazione nel contesto dell'articolo 1. Confermo pertanto il voto favorevole del mio Gruppo su tale emendamento.

BERNARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, non intendo ripetere la mia dichiarazione di voto, ma vorrei dire al senatore Boato che forse sono stato frainteso. Rispetto assolutamente l'impegno e la presenza del suo piccolo Gruppo nei lavori parlamentari; mi sembrava però che dagli interventi precedenti non trasparisse la conoscenza di quella documentazione che è stata acquisita nella Commissione lavori pubblici e che è a disposizione di tutti i parlamentari. Probabilmente questa emergerà in seguito, ma fino a quel momento non era emersa; di questo mi dolevo più come Presidente della Commissione che come parlamentare di un Gruppo.

SANESI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANESI. Signor Presidente, voterò a favore dell'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lotti e da altri senatori, perchè ritengo opportuno ribadire, proprio in questi giorni, dopo quello che è avvenuto, il concetto di interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza della circolazione. Questa dovrebbe essere la filosofia di tutte le norme relative alle autostrade.

Ribadisco quindi, come ho già detto, il nostro assenso. Vorrei anche dire al presidente Bernardi che ho seguito i lavori della 8ª Commissione, fin quando ne ho fatto parte. So benissimo che questo argomento era stato da tutte le parti segnalato, ma purtroppo abbiamo a che fare con *lobbies* a volte più forti di noi – anche se io, certo, non sono sensibile alle loro pressioni – per cui la misura contenuta nell'emendamento in esame è un impegno ulteriore a far sì che la legge che variamo sia la migliore possibile.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lotti.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.2.

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BOATO. Signor Presidente, poichè non vorrei che si scaldassero troppo i toni della discussione, che mi auguro mantenga, pur nella durezza dello scontro, una certa pacatezza, colgo l'occasione della mia dichiarazione di voto, e di quelle che farò successivamente sugli altri emendamenti da me presentati a questo articolo, per citare dei passi e riflettere, sia pur brevissimamente, sulla materia al nostro esame, quella delle concessioni. Lo farò, per così dire, a tappe, e concluderò i miei interventi quando la Presidenza mi segnalerà la fine del tempo a mia disposizione per ciascuno dichiarazione di voto.

Innanzitutto, dichiaro il voto favorevole sull'emendamento 1.2. Vorrei poi ricordare che nel 1975 la Commissione Adorisio, costituita presso il Ministero dei lavori pubblici, definiva i termini del fallimento del sistema delle autostrade in concessione, riconosceva l'intrinseca debolezza dei piani finanziari come strumento di giustificazione delle opere e ripercorreva l'*escalation* delle garanzie dello Stato sui mutui contratti dalle concessionarie e analizzava con preoccupazione il loro indebitamento crescente.

Nel 1982, la legge n. 531 ancora parlava di riordino delle concessionarie autostradali, stabilendo modalità, tempi e ministeri coinvolti successivamente, a temini largamente scaduti; la legge n. 526 del 1985 fissava nuove scadenze, anche queste disattese. Molte altre leggi hanno consolidato, senza attuare alcun riordino, il traballante sistema, a partire dalla già citata legge n. 531 del 1982, che, mentre prometteva la riforma, gettava le basi di quella che noi definiamo una vera e propria controriforma. Al prolungamento di 15 anni della concessione alla società Autostrade, battistrada per il prolungamento delle concessioni di tutte le altre concessionarie (ed è il tema di cui ho parlato fin dall'inizio della discussione di questa mattina) e la deroga al blocco della costruzione di nuove autostrade, sono poi seguiti altri provvedimenti di consolidamento delle concessionarie, dalla delibera del CIPE che introduce il 68 per cento di contributo massimo dello Stato alle nuove realizzazioni (e tutte le richieste si allineeranno a questo livello, guarda caso) fino all'allargamento del mercato delle concessionarie per il nuovo ruolo centrale assunto dalle stesse nella realizzazione degli interventi straordinari per i mondiali di calcio e per le colombiane (siamo nel tema del primo articolo). Si giunge così alla discussione parlamentare di questo disegno di legge che prolunga di ulteriori 12 anni la concessione alla società Autostrade, disegno di legge che, qualora approvato (ma così non sarà), costituirebbe il prodromo per il consueto riallineamento di tutte le altre concessionarie e la revisione del metodo di fissazione delle tariffe.

Si torna quindi ad agitare l'antico vessillo dell'autofinanziamento, al quale faceva riferimento poco fa il collega Corleone. Come è potuto succedere che in poco più di 10 anni le cose siano radicalmente cambiate e che un sistema agonizzante possa ripresentarsi vantando bilanci in attivo, efficienza e successo economico? Ed i cambiamenti intervenuti chiudono realmente la partita della riforma, come propon-

gono le società concessionarie, o spingono a riaffermarne la necessità? È questa la questione che io, signor Presidente, con una dichiarazione a tappe perchè il dibattito sia utile da un punto di vista della conoscenza delle posizioni reciproche, intendo analizzare una volta concluso l'esame dell'emendamento.

Insisto perchè venga accolto l'emendamento 1.2, che propone di ridurre da 12 a 3 anni il periodo di ulteriore proroga della concessione, solo come estrema subordinata, da noi in realtà non condivisa, che rappresenta comunque uno strumento parlamentare per poter continuare a porre la questione anche dopo la reiezione dell'emendamento soppressivo dell'intero articolo; abbiamo indicato questo termine di tre anni perchè ci sembra meno peggio rispetto a quello proposto. Per questo motivo, ribadisco il voto favorevole all'emendamento 1.2.

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, farò una brevissima dichiarazione di voto relativamente alla proposta che tende a ridurre da 12 a 3 anni la proroga della concessione. Ritengo che non si possa convenire su una proroga così ampia come quella proposta dalla Commissione; di qui la proposta che, avanzata insieme ai colleghi Modugno, Crocetta, Serri, Tripodi, Strik Lievers, Boato e Corleone, è dettata proprio dalla necessità di ridurre nel tempo una sorta di carta in bianco alla società Autostrade. Dalla nostra proposta conseguono invece elementi di sicurezza. È chiaro che (e questa la riteniamo una questione transitoria) prevedendo una proroga di soli tre anni non è possibile in questo periodo intervenire concretamente dal punto di vista legislativo nel senso di una modifica di tutta la legislazione riguardante la materia della concessione.

Non intendo assolutamente analizzare e giudicare la politica della società Autostrade S.p.a., però in realtà la gestione di questa società ha subìto una complessiva modificazione e trasformazione dal momento in cui si è insediato l'onorevole Prandini come ministro dei lavori pubblici. Nell'ambito di questa società, che aveva compiti di istituto ben precisi e diversi dagli attuali, si sono inserite pressioni, interventi e logiche tipiche della gestione dell'onorevole Prandini che ne hanno completamente stravolto le funzioni. Vale per tutti il discorso delle manifestazioni colombiane, ma su questo potremo dire qualcosa più avanti durante l'esame di altri emendamenti.

NEBBIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* NEBBIA. Signor Presidente, vorrei pronunciare una dichiarazione di voto a favore di questo emendamento. Ho già detto in precedenza che, dal nostro punto di vista, non doveva essere assicurato alcun prolungamento della concessione. Qui si va dal 2018 al 2021, il che è

quanto meno meglio della data del 2030. Comunque, pur considerando questo soltanto un male minore, dichiaro il voto favorevole all'emendamento.

SANESI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANESI. Signor Presidente, voterò contro questo emendamento in quanto sarebbe un controsenso esprimersi a favore dopo aver votato favorevolmente il precedente emendamento 1.7. In questo, infatti, si parla di «interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza della circolazione». Con tale dizione si impegna la società Autostrade S.p.a. a fare determinate cose che naturalmente non si possono realizzare in un lasso di tempo troppo ristretto. Credo quindi che dodici anni, pur essendo troppi come concezione dilatoria, siano però necessari visto che abbiamo chiesto a tale società con l'approvazione dell'emendamento 1.7 di realizzare una serie di interventi.

BOATO. Lei sa che la concessione arriva al 2030? Non sono dodici anni a partire da oggi.

SANESI. Lo so ma, come abbiamo già detto, il discorso è di riallacciare questa scadenza all'emendamento precedente. Noi chiediamo certe cose relativamente alla sicurezza sulla strada e vorremmo sapere come potrebbe fare la società Autostrade – perchè il discorso si porrà in questi termini – a realizzare gli interventi tesi a garantirla, in particolare per quanto concerne la nebbia. In tre anni di certo il problema non si risolve; in dodici forse si potrebbe risolvere. Pertanto, dobbiamo essere un po' elastici anche noi, senza pensare di poter chiedere e ottenere tutto. Per queste ragioni voteremo contro l'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Boato e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.3.

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BOATO. Signor Presidente, vorrei riprendere la riflessione che avevo iniziato ad esporre nella dichiarazione di voto sull'emendamento 1.2, in quanto le caratteristiche di questo successivo emendamento sono assolutamente identiche. Vorrei anzi che i colleghi apprezzassero che non abbiamo predisposto dodici emendamenti, a scalare di anno in anno, ma soltanto due, con finalità quasi simboliche per far capire che si poteva quanto meno ridurre la dimensione della concessione.

Nel documento presentato recentemente dall'associazione delle concessionarie, l'AISCAT, alle Commissioni ambiente e lavori pubblici della Camera dei deputati si afferma che la rete attuale di 5.300 chilometri ha un valore patrimoniale di circa 16.300 miliardi, a costi storici già parzialmente rivalutati, mentre non è dato conoscere i reali costi storici e i termini della rivalutazione; se si dovesse costruire oggi tale rete si spenderebbero 100.000 miliardi. Si afferma inoltre che lo Stato ha dato un ben modesto contributo al finanziamento di tali investimenti: dal 1956 al 1989, secondo tale documento, è stato pari solo al 7 per cento del valore storico.

Sono dichiarazioni che sollevano notevoli perplessità; per queste ragioni le richiamo in occasione di questo disegno di legge. La legge Romita del 1955 prevedeva infatti un contributo massimo dello Stato del 36 per cento circa. La legge Zaccagnini del 1961, passando alla rateizzazione annuale del contributo, lo fissava al 4 o al 4, 5 per cento per i trent'anni di durata della concessione, quindi circa il 52 per cento dell'investimento. Se si ammette che il contributo sia stato invece quel modesto 7 per cento, come è possibile che i bilanci siano rimasti bene o male in equilibrio e addirittura in leggero attivo? O quel 7 per cento è una bugia oppure siamo di fronte a una grande truffa. Pur potendo equilibrare i bilanci con il 7 per cento di contributo, si sono chiesti in passato contributi del 36, del 52 e infine del 68 per cento dei costi di investimento, come è accaduto in questi anni. Propendiamo dunque per l'ipotesi che si tratti di una bugia. In realtà è ben possibile che i contributi dello Stato in valore reale siano stati inferiori a quelli promessi, poichè l'inflazione ne ha diminuito di anno in anno il significato, e che quindi lo Stato abbia sopportato meno oneri del previsto, ma ciò non vuol dire che il pedaggio, ovvero l'autofinanziamento, abbia coperto il resto.

L'inflazione ha premiato le società concessionarie nei confronti dei creditori. Il sistema bancario ha pagato e si è poi rifatto aumentando la divaricazione fra tassi attivi e passivi. Dunque alla fine ha pagato il sistema economico, le imprese che hanno preso soldi a prestito e i risparmiatori. Ecco quindi la risposta al primo quesito che abbiamo posto. Gli attuali bilanci, pressappoco in attivo, non significano affatto che il sistema dell'autofinanziamento abbia funzionato e neppure che vi sia stata efficienza imprenditoriale; significano semplicemente che le società concessionarie si sono avvantaggiate della crisi del resto del paese. Oggi che nessuno presta denaro a quei tassi di interesse e per quei lunghi periodi non a caso il contributo richiesto, signor Presidente, è del 68 per cento.

L'autofinanziamento, quindi un sistema nel quale il pedaggio abbia un ruolo significativo, è palesemente impossibile. Una autostrada a due corsie, al costo medio di 18 miliardi al chilometro, supponendo un ben modesto tasso di interesse dell'8 per cento, al costo di manutenzione al chilometro di 300 milioni annui e con un traffico giornaliero medio di 24.000 autoveicoli, richiede una tariffa di 230-240 lire per chilometro, cioè tre volte quella attuale. La tariffa attuale copre quindi meno di un terzo del costo di investimento e manutenzione. Se poi si considera che gran parte delle opere attualmente in discussione, come la camionale

Bologna-Firenze o la bretella Voltri-Rivarolo, hanno costi dell'ordine di 50-60 miliardi per chilometro, allora la tariffa corrispondente supera le 500-600 lire per chilometro.

Quindi è del tutto fuorviante accreditare l'idea che sarebbe possibile arrivare all'autofinanziamneto con qualche aumento tariffario del 10 per cento. Un incremento delle tariffe del 10 per cento su tutta la rete porterebbe evidentemente a un modestissimo incremento di copertura dei costi per chilometro e non si vede come potrebbe aprire nuovi spazi di autofinanziamento. Ma ammettiamo per un attimo che l'autofinanziamento sia possibile (e concludo, signor Presidente, su questa parte) e che davvero le concessionarie autostradali riescano attraverso il pedaggio a mettere insieme le risorse necessarie e a dare luogo a nuove realizzazioni senza oneri da parte dello Stato; anche in questo caso ci troveremmo di fronte a una situazione inaccettabile e il pedaggio si configurerebbe come una tassa di scopo, vale a dire come una tassa reinvestita unicamente nel settore dal quale è prelevata e quindi incompatibile con il nostro sistema fiscale. Ne deriverebbe infatti un'evidente distorsione della spesa pubblica, tale per cui questo settore, e solo esso, potrebbe autoalimentarsi al di fuori di ogni compatibilità con gli altri settori della spesa pubblica.

Come preannunciato, signor Presidente, sto utilizzando questa dichiarazione di voto per soddisfare la richiesta, avanzata da alcuni colleghi, di approfondire la questione e non soltanto per dichiarazioni di principio o di schieramento. Del resto, sul punto specifico dell'emendamento 1.3, per il quale annunzio il voto favorevole, la sostanza e le ragioni per cui esso è stato presentato le avevo già espresse nell'intervento precedente. Esprimo quindi il nostro voto favorevole all'emendamento 1.3.

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, desidero fare una premessa doverosa: anche questo discorso non è legato alla scalarità – come affermava anche il collega Boato – degli anni: la riduzione da dodici a tre anni o da dodici a cinque anni non è un *escamotage* per tirarla alle lunghe. In realtà è un tentativo per sottolineare ai colleghi, che di questo problema non si sono occupati, la gravità di questa decisione.

Qui stiamo discutendo di una proroga fino al 2030 – di questo si tratta – alla società Autostrade. A otto anni di distanza, il ministro dei lavori pubblici Prandini (conosciuto in tutto il mondo, democristiano d'assalto – visto che siamo in fase preelettorale – uno delle ultime generazioni, di quelli giusti) intende superare in disponibilità e generosità (si fa per dire) i suoi predecessori, che si chiamavano ad esempio Nicolazzi. Lasciamo perdere qualsiasi considerazione.

Il ministro Prandini supera in generosità personaggi come Nicolazzi, per cui, sulla scia delle proroghe precedenti, il 25 maggio 1990 presenta al Senato questo disegno di legge, di concerto con analogo provvedimento presentato alla Camera dei deputati – guarda caso – dal

socialista Cerruti (si sono trovati in sintonia), con il quale si intende in pratica rinnovare la concessione per altri dodici anni alla società Autostrade.

Infatti all'articolo 1 si accorda una proroga di dodici anni alla società Autostrade del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge n. 385 del 1968, prorogato dall'articolo 13 della legge n. 531 del 1982, a fronte di un piano di potenziamento ed ammodernamento della rete autostradale in concessione.

Presidente Scevarolli, mi segua perchè le autostrade passano anche sotto casa sua.

Essendo pari a 2.000 miliardi il fatturato annuo della società Autostrade S.p.a., ulteriori dodici anni di proroga della concessione significano un fatturato aggiuntivo e gratuito (questa volta senza l'esplicita richiesta di contropartite precise come la realizzazione di infrastrutture) complessivamente pari a 24.000 miliardi. Lei si rende conto, presidente Scevarolli, di cos'è questo provvedimento? 24.000 miliardi non sono noccioline!

È ovvio che l'interesse è molto alto e si estende a vari gruppi ma soprattutto è di questo Ministro.

In effetti il Ministro dei lavori pubblici sa come giustificare questa operazione, non è uno sprovveduto (abbiamo visto come si muove sul territorio nazionale), sa come giustificare questo regalo: non più una richiesta di contro prestazioni (come nella legge n. 531) difficili da assicurare, scomode da gestire anche in uno Stato dove la magistratura è intasata, ma generiche – e sottolineo generiche – affermazioni secondo le quali la proroga sarebbe da concedere «a fronte dei maggiori oneri connessi con la realizzazione di interventi interessanti le manifestazioni colombiane del 1992», suddividendola in due anni per il periodo in cui saranno effettuati i lavori e altri dieci di abbuono. Questo è quanto ha dichiarato il ministro Prandini a «La Repubblica» – un quotidiano che ormai ospita tutti – nel numero uscito in edicola il 21 agosto 1990.

Abbiamo capito quali sono le questioni: per questo non vogliamo dare carta bianca alla società Autostrade. È una cosa che non sta nè in cielo nè in terra: è inutile che vi ricordi che dietro le manifestazioni colombiane si cela la complanare di Lucca.

Cristoforo Colombo è partito da Genova, non riesco a capire come abbia fatto a passare per Lucca e soprattutto per Brescia. Quindi, quest'ingente somma andrebbe a ripagare le concessionarie autostradali interessate dagli oneri derivanti dalla realizzazione di nuove infrastrutture di tipo autostradale (nuovi tronchi, barriere di pedaggio, bretelle) rientranti nella colossale operazione delle manifestazioni colombiane del 1992.

Presidente Scevarolli, so che lei è una persona saggia e che comprende molto bene questa situazione. Si può fare questo regalo elettorale a Prandini e ai suoi amici? Io penso che non si debba, perchè significherebbe dargli in mano un potente strumento di intervento e di corruzione. Quindi, non va fatto questo regalo, non va approvato questo articolo e questo provvedimento non deve essere licenziato da quest'Aula. Per questi motivi (se vorrete farlo) mi dovrete ascoltare fino a domani mattina su tali questioni. Per ora dichiaro il mio voto favore-

vole sull'emendamento 1.3. In relazione al prossimo emendamento, onorevoli colleghi, vi spiegherò la seconda puntata sulle colombiadi del 1992. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista*).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Boato e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.4.

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BOATO. Signor Presidente, debbo di nuovo premettere che la nostra posizione è favorevole alla soppressione dell'articolo 1 e in questo senso interverrò quando passeremo alla sua votazione. Tuttavia, se l'articolo 1 dovesse essere accolto, contro la nostra volontà, sarebbe fondamentale, a mio avviso, che venisse approvato almeno l'emendamento 1.4 che, tra l'altro, anche se non lo era intenzionalmente (basta vedere i numeri degli emendamenti per accertare che il nostro è l'emendamento 1.4, mentre quello presentato dal senatore Lotti è l'1.7 ed è quindi stato presentato successivamente), è politicamente la logica conseguenza dell'emendamento 1.7 approvato poc'anzi. Come ricorderete, l'emendamento presentato dal senatore Lotti ha inserito il riferimento agli «interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza della circolazione». Noi proponiamo, quindi (e il quindi non è una conseguenza tecnica, in quanto il nostro emendamento è stato presentato prima di quello del senatore Lotti, ma è una conseguenza politica e giuridica), di aggiungere, infine, i seguenti commi: «La società Autostrade S.p.a predispone un piano di interventi, a proprio carico, per aumentare la sicurezza della circolazione, da sottoporre all'approvazione del Ministero dei trasporti entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge». Poi proponiamo subito dopo l'inserimento del seguente comma: «Il mancato adempimento all'obbligo di cui sopra, comporta la decadenza della proroga di cui al presente articolo». Quindi, noi non siamo d'accordo con la proroga e con il contenuto di questo articolo, ma, una volta approvato l'emendamento presentato dal senatore Lotti, la logica politica vuole (a meno che l'emendamento 1.7 non sia stato approvato soltanto per ragioni di facciata, anche se non era questo il motivo che ci ha indotto a votare a favore) che venga approvata anche la nostra proposta emendativa.

Signor Presidente, negli ultimi otto minuti di tempo che restano a mia disposizione vorrei riprendere la riflessione di carattere più generale che ho fatto poc'anzi, per far capire in quale ottica si collocano le nostre proposte.

Le vecchie ragioni per la riforma (di cui ho parlato prima) sono ancora tutte lì: il sistema concessionario è un grimaldello per scardinare le gerarchie della spesa pubblica; le società concessionarie sono un elemento di distorsione nel sistema dei trasporti in quanto rappre-

sentano interessi contrari ai conclamati obiettivi nazionali di riequilibrio tra i modi di trasporto; la distorsione nel sistema dei trasporti per via della «chiusura» delle infrastrutture autostradali e quindi del loro insufficiente sostegno ai problemi di traffico di carattere regionale e locale (cioè grandissima parte del traffico). Su questo terreno sono aperte delle vertenze in varie realtà regionali e locali. Ma alle vecchie ragioni se ne sono aggiunte di nuove e due di grande rilievo (che sono quelle degli ultimi anni emerse nella coscienza pubblica): «la questione del debito pubblico» (e quindi non solo la coscienza) «e la questione ambientale». Si è passati in pochi anni dalla preoccupazione circa l'entità del disavanzo del bilancio dello Stato alla enfatizzazione del debito pubblico e dei connessi organi finanziari. Poichè le risorse sono sempre più scarse e gli investimenti partecipano alla crescita del debito, occorre scegliere bene, in base alle reali priorità. E dunque la spesa per autostrade entra in diretta concorrenza con altre priorità: l'acqua, l'inquinamento, il dissesto idrogeologico e così via. «L'emergenza ambientale impone una svolta nei comportamenti e nelle politiche dello sviluppo»: sono esattamente i temi che il collega Corleone – forse accalorandosi troppo per la sensibilità degli interlocutori che ha avuto – voleva porre.

L'articolo poi continua: «Anche nella politica dei trasporti, dove le ragioni ambientali sono perfettamente concordanti con le ragioni della razionalizzazione, del riequilibrio modale e anche con la necessità di governare la crescita delle domanda di trasporto attraverso una complessiva» – per usare un'orribile espressione del gergo dell'economia dei trasporti – «reinternazionalizzazione dei costi, attualmente sopportati dalla collettività piuttosto che dagli utilizzatori dei sistemi di trasporto. La presenza del sistema concessionario, del suo oggettivo interesse al mantenimento degli attuali squilibri, fanno della riforma la precondizione necessaria per imboccar la via del cambiamento». Dunque si può dare risposta ai quesiti che noi abbiamo posto ripetutamente in quest'Aula. «Le pretese delle società concessionarie (e dei loro interessati sostenitori) di candidarsi come centrali nella costruzione di nuove infrastrutture «per lo sviluppo del paese» con «oneri ridotti» per lo Stato non ha fondamento, nè dal lato degli «oneri ridotti», come abbiamo cercato di spiegare prima, nè dal lato del modello di sviluppo prefigurato. Il senso della riforma dunque non può che essere quello di abbassare il «tasso di separatezza» che divide il sistema concessionario dai più generali obiettivi di risanamento della finanza pubblica, di razionalizzazione del sistema dei traporti e di presa in carico, a tutti i livelli, dei problemi ambientali. La riduzione del «tasso di separatezza» può avvenire per gradi, dal momento che sembra improbabile» – basta vedere come sta andando la discussione in quest'Aula – «una prospettiva di scioglimento, pura e semplice, del sistema. In ciascun grado non è in discussione la sopravvivenza delle società concessionarie, sono invece in discussione le filosofie dei loro interventi, le priorità, il loro apporto alla soluzione dei problemi più generali dell'organizzazione del territorio e della razionalizzazione del sistema dei trasporti».

Da qui è nata la nostra posizione, puntuale e specifica, signor Presidente, di rifiuto della proroga o comunque a favore di proroghe più limitate. Ed è, al rovescio, sempre da qui che nasce la necessità di

integrare questo articolo, che comunque non condividiamo, con la previsione di un piano di interventi a favore della sicurezza della circolazione e con la sanzione, se questo piano non venisse predisposto e realizzato, prevista nella seconda parte dell'emendamento 1.4 rispetto al quale annuncio il nostro voto favorevole.

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. È chiaro, signor Presidente, che il nostro voto sarà favorevole all'emendamento alla cui stesura, assieme ai colleghi Corleone, Boato e altri, ho contribuito. Esso si inserisce benissimo nel discorso che già precedentemente abbiamo svolto quando abbiamo affrontato l'emendamento 1.7; ugualmente però vorrei approfittare dell'occasione che mi si offre per continuare il discorso che ho lasciato a metà relativamente al famoso bacino di utenza della società concessionaria della città di Genova, l'unico luogo cioè ad avere qualche relazione con i festeggiamenti per il cinquecentenario della impresa di Colombo. È Genova infatti l'unica città che ha evidentemente a che fare con l'esploratore. Invece le superfici più rilevanti e appetitose competono alla Liguria, all'Emilia Romagna, al Piemonte, alla Lombardia e alla Toscana. Molto probabilmente al collega Patriarca, noto esperto della questione, non è sfuggita una recente indagine condotta nell'ambito dell'Università di Roma e del progetto finalizzato trasporti del Consiglio nazionale delle ricerche (una questione che il responsabile per i problemi autostradali del più potente partito italiano avrebbe dovuto conoscere) da due studiosi, il professor Mario Del Viscovo ed il professor Franco Giusti.

Tale studio ha rilevato che nell'area di Genova e più in generale nel Centro-Nord si svolge l'80 per cento del traffico su strada in Italia. È un dato estremamente preoccupante, che nuovi interventi infrastrutturali, come quelli preventivati, non potrebbero che peggiorare, incentivando ulteriormente le modalità predominanti.

Vorrei citare alcune cifre.

PATRIARCA, *relatore*. Si tratta di interventi già autorizzati: non li stiamo autorizzando ora.

POLLICE. Non si innervosisca, senatore Patriarca: se non conosce la situazione, io gliela rammento.

Se avessero avuto il benestare delle conferenze di servizio, le opere comprese nel deliberato del consiglio dell'amministrazione della ANAS, come rientranti nell'affare «Colombiane» (e quando dico: «affare» ci siamo capiti)...

PATRIARCA, *relatore*. No, non ci siamo capiti, si spieghi meglio.

POLLICE. ... finanziabili con proroga della concessione alla Autostrade Spa e alle concessionarie minori ammontano a «solo» 1.501 miliardi.

Società autostrade, svincolo Genova est, strada statale 45: sono previsti 250 miliardi. Per lo svincolo di Genova Voltri sono previsti 20 miliardi; per lo svincolo di Genova est sono previsti 32 miliardi.

Fino a qui siamo a Genova, patria dell'esploratore. Ma poi abbiamo un finanziamento per il nodo di Gallarate: è chiaro che Colombo aveva compiuto un'incursione nell'interno, era arrivato a Gallarate e quindi bisogna risistemare quello snodo; servono 58 miliardi. Troviamo anche previsioni per il collegamento tra la A1 e la tangenziale est di Milano: anche lì Colombo aveva fatto un'irruzione, non credo con le caravelle ma con qualche carro. In ogni caso bisogna rimettere a posto questo collegamento e vengono stanziati 123 miliardi. Analogo discorso vale per la terza corsia nel tratto Fiorenza-Sesto S. Giovanni, per la quale sono stanziati 84 miliardi.

Senonchè Colombo aveva bisogno di visitare la Padania con le sue truppe e quindi bisogna costruire la terza corsia nel tratto Lodi-Piacenza, per quattro lotti. Sono tutti interventi collegati alle Colombiane e non riesco a capire perchè ci si è inventati questo aggancio: bastava dire che era necessario costruire i quattro lotti dell'autostrada Milano-Lodi, punto e basta. Perchè collegarli alle Colombiane? Comunque la spesa di questi quattro lotti è di 170 miliardi.

Ma ci sono anche due stralci della variante di valico Bologna-Firenze per 600 miliardi.

SANESI. È un intervento importantissimo, perchè fu Amerigo Vespucci a scoprire l'America e non Colombo.

POLLICE. Il nodo di Firenze e la interconnessione con la A1 comportano una spesa di 64 miliardi.

C'è uno stanziamento anche per l'autostrada Torino-Savona: molto probabilmente è stato previsto in relazione al movimento verso il mare e comporta una spesa di 100 miliardi.

In totale, ci sono spese per 1.501 miliardi. Alla Autostrade S.p.a vanno 1.401 miliardi. Mi domando, e pongo questo quesito al collega Patriarca che conosce a fondo tutti questi aspetti, se non appare evidente che, vista la scarsa coincidenza tra le deliberazioni dell'ANAS e le dichiarazioni del ministro Prandini (1.401 miliardi invece di 24.000 miliardi), tutto lascia pensare che il controllo finanziario di tale operazione sia praticamente impossibile. Vorrei collegare questa esperienza a quella dei mondiali di calcio: quell'evento si è concluso, il Parlamento sta per scioglersi e sta per esserne eletto un altro, ma ancora non riusciamo a capire quanti soldi siano stati spesi per i mondiali di calcio. Qui addirittura ci viene detto in anticipo: non si saprà quanto costerà questa operazione.

La proroga non finanzierà solo le opere connesse alle Colombiane del 1992, ma anche altre infrastrutture autostradali, probabilmente contrattate volta per volta in conferenza dei servizi.

In conclusione, signor Presidente, per dare la possibilità di completare l'*iter* di un provvedimento così importante e necessario per la campagna elettorale di qualcuno, devo sottolineare l'estrema difficoltà di avere un quadro globale degli interventi complessivamente finanziati, e lo dico seriamente. La concessione di migliaia di miliardi

stabilita dal provvedimento in discussione sarà sfacciatamente a fondo perduto; altre volte vi era una postazione, in questo caso, come ho già detto, sono davvero a fondo perduto. Fra l'altro, va tenuto conto del fatto che per queste opere lo Stato garantirà anche finanziamenti diretti.

Per questi motivi ritengo che il disegno di legge al nostro esame sia una vera e propria beffa, e questa è la parola più gentile che posso usare. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista*).

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, vorrei svolgere una breve dichiarazione di voto favorevole all'emendamento 1.4 e, se i presentatori dell'emendamento lo consentono, vorrei aggiungere anche la mia firma e quella del collega Giustinelli.

BOATO. Senz'altro, senatore Lotti; accogliamo la sua richiesta con molto piacere.

LOTTI. Riteniamo che l'emendamento in esame rappresenti, come è stato già detto, una logica esplicitazione di quel principio che è stato affermato con l'approvazione dell'emendamento 1.7.

Noi attribuiamo grande importanza al fatto che sia presentato questo piano per tutta una serie di motivazioni talmente ovvie che non le voglio nemmeno richiamare. Il problema della sicurezza oggi, in un sistema di trasporti così squilibrato e così concentrato sulla strada, come è attualmente nel nostro paese, e come purtroppo sarà per molti anni se non cambieranno le politiche di Governo, è un tema così rilevante e così grave che non può non impegnare il massimo ente che si occupa di viabilità autostradale per garantire una maggiore sicurezza.

Riconfermo pertanto il voto favorevole del mio Gruppo, con la rinnovata richiesta di aggiungere la mia firma e quella del collega Giustinelli all'emendamento in esame. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista e del senatore Pollice*).

PATRIARCA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* PATRIARCA, *relatore*. Signor Presidente, dopo la dichiarazione del senatore Lotti e in seguito all'approfondimento intervenuto nel corso del dibattito – poichè gli emendamenti non erano stati illustrati – ritengo che il parere precedentemente espresso possa essere modificato in senso favorevole. Noi infatti abbiamo dichiarato per quanto riguarda il titolo, con la modifica che è stata proposta, di aderire ad una formulazione più complessiva, inserendo anche il riferimento alla sicurezza stradale; abbiamo poi accolto l'emendamento 1.7 del senatore Lotti, per cui l'emendamento in esame rappresenta una conseguenza della determinazione cui è giunto il Senato.

Pertanto, come ho già detto, signor Presidente, desidero esprimere parere favorevole, modificando quello dato precedentemente, sull'emendamento in esame, anche se sarebbe stato opportuno predisporre una diversa formulazione. Ma, poichè viene sottolineato un aspetto ritenuto da tutti importante e significativo, dichiaro di aderire all'emendamento in esame sul quale – lo ribadisco ancora una volta – do il mio parere favorevole.

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni del relatore, il rappresentante del Governo mantiene il parere contrario precedentemente espresso?

* CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo si rimette all'Assemblea.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dal senatore Boato e da altri senatori.

È approvato.

L'emendamento 1.5 risulta pertanto assorbito.
Passiamo alla votazione dell'articolo 1.

NEBBIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* NEBBIA. Signor Presidente, gli emendamenti che sono stati adesso approvati migliorano un po' il testo originale dell'articolo, però il Gruppo della Sinistra indipendente voterà contro l'articolo 1 per i motivi che ho già indicato in precedenza, perchè non considera giusta l'estensione di 12 anni della concessione alla società Autostrade per i lavori ai quali fa riferimento l'articolo stesso.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, intervengo per confermare quanto ho già detto nella dichiarazione di voto sull'emendamento 1.1, presentato dal collega Boato e da altri senatori, quando avevo preannunciato il voto di astensione del Partito democratico della sinistra sull'articolo 1, avendo distinto un piano tecnico ed un piano politico ed avendo spiegato sul piano politico le motivazioni della nostra decisione. Prendiamo tuttavia atto – lo debbo riconoscere al relatore ed al Gruppo della Democrazia cristiana – che con l'apporto di tutti l'articolo 1 è stato migliorato rispetto al testo proposto dalla Commissione.

CORLEONE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, devo dire che innanzitutto, pur mantenendo il voto che si può prevedere da un Gruppo che ha presentato un emendamento soppressivo, non posso non ringraziare il relatore, collega Patriarca, per aver dato un giudizio positivo su un emendamento. Ritengo che non si tratti di una dichiarazione strumentale da parte del collega Patriarca il quale credo abbia mostrato sensibilità rispetto alle cose che abbiamo detto e soprattutto agli argomenti posti, e ciò non solo per il riferimento specifico alla parte relativa ai provvedimenti per la sicurezza, ma anche per il fatto che quegli interventi sulla sicurezza diventano condizionanti per la permanenza della concessione. Queste mi sembrano indubbiamente, da parte del relatore, una considerazione, una valutazione ed una decisione molto significativa.

Da questo punto di vista ritengo che il lavoro che abbiamo svolto questa mattina, approvando l'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lotti, e il nostro emendamento 1.4, al quale lo stesso senatore Lotti ha aggiunto la firma, sia positivo, in quanto modifica, per quanto era possibile con gli equilibri presenti in Aula, anche la *ratio* e l'orientamento del provvedimento.

Ovviamente, per le ragioni di fondo che ho posto e che non sono legate soltanto a questo testo ma a tutta la politica dei trasporti del Governo italiano, delle forze politiche, delle forze economiche e delle *lobbies*, ovviamente sull'articolo 1 il voto non può che essere contrario. Tuttavia voglio ribadire che abbiamo dimostrato pur nello scontro, pur nella manifestazione di opinioni diverse, la volontà da parte di tutti di contribuire a migliorare il provvedimento. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista*).

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, nel dichiarare il voto contrario all'articolo 1 per il quale le motivazioni sono state abbondanti e sufficienti, devo nello stesso tempo riconoscere che il collega Patriarca ha avuto la sensibilità di aprire un varco su alcune sollecitazioni che il senatore Lotti ha proposto sia con il suo emendamento sia poi aggiungendo la firma all'emendamento presentato da noi. Non dico si sia arrivati ad un cambiamento sostanziale, però vi è stata un'apertura. Io sottolineo che questo provvedimento non deve uscire da quest'Aula e nel prosieguo del dibattito motiverò anche le ragioni della necessità di non accrescere i margini di autofinanziamento e di finanziamento dell'ANAS. Questo è però argomento dell'articolo 2, mentre io riconfermo il voto negativo sull'articolo 1.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1, nel testo emendato.

È approvato.

Il seguito della discussione è rinviata ad altra seduta.

Sui lavori del Senato

STRIK LIEVERS. Domando di parlare sui lavori del Senato.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* STRIK LIEVERS. Signor Presidente, vorrei porre alla Presidenza e ai colleghi una questione di notevole rilievo. È in programma per i prossimi giorni la visita a Roma del Presidente cinese Li Peng e questa notizia è stata annunciata in modo molto singolare: da pochi giorni è stata resa nota l'intenzione del Governo italiano di ricevere il Presidente cinese, ma la comunicazione non è arrivata alla stampa, ai giornali e all'opinione pubblica, e quindi ovviamente al Parlamento, attraverso una comunicazione ufficiale del Governo, bensì tramite una agenzia cinese, da Hong Kong.

È un modo molto singolare di comunicare al Parlamento e all'opinione pubblica un fatto di politica estera di così grande rilievo, come la ripresa in questi termini dei rapporti tra l'Italia e il Governo cinese, quel Governo e quel Presidente cinese che sono responsabili dei gravissimi fatti di Tienanmen.

La richiesta che volevo porre, e che è stata posta anche da altri colleghi di diversi Gruppi alla Camera dei deputati, è che il Governo sia invitato a venire a riferire sulle ragioni e sul significato di questa visita (che sembra non avere al suo centro il problema dei diritti umani nel mondo, e quindi anche in Cina) in Aula o in Commissione in tempi rapidissimi e ovviamente prima che questa visita abbia luogo.

PRESIDENTE. Senatore Strik Lievers, la questione da lei posta può essere trattata in Assemblea sulla base di idonei strumenti procedurali che sono a nostra disposizione e nel quadro del calendario dei lavori che deve essere definito con le procedure stabilite.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 13,05*).

DOTT. CARLO GUELFI
Consigliere parlamentare preposto alla direzione del Servizio dei resoconti parlamentari

Allegato alla seduta n. 653

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 2339-*bis*-2420-*bis*-2536-*bis*-2680-*bis*-3178-*bis*. – Deputati DE MITA ed altri; NATTA ed altri; CRAXI ed altri; LOI e COLUMBU; PAZZAGLIA ed altri. – «Disciplina organica dell'intervento straordinario per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna, in attuazione dell'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3» (3172) (*Approvato dalla 5ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede deliberante:

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio):

Deputati DE MITA ed altri; NATTA ed altri; CRAXI ed altri; LOI e COLUMBU; PAZZAGLIA ed altri. – «Disciplina organica dell'intervento straordinario per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna, in attuazione dell'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3» (3172) (*Approvato dalla 5ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri delle Commissioni 1ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 13ª e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Le Commissioni chiamate ad esprimere il proprio parere dovranno pronunciarsi entro martedì 28 gennaio.

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede referente:

alle Commissioni permanenti riunite 1ª (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) *e 11ª* (Lavoro, previdenza sociale):

BOATO e CORLEONE. – «Norme in materia di rappresentanza sindacale» (3130), previo parere della 2ª Commissione.

Commissione parlamentare d'inchiesta sul caso della filiale di Atlanta della Banca nazionale del lavoro e sue connessioni, variazioni nella composizione

In data 21 gennaio 1992 il senatore Teodori è stato chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sul caso della filiale di Atlanta della Banca nazionale del lavoro e sue connessioni - ai sensi dell'articolo 3, comma 1, della deliberazioone adottata dal Senato nella seduta del 19 febbraio 1991 e sue successive modificazioni – in sostituzione del senatore Strik Lievers, dimissionario.