

sione (non so se qualcuno lo abbia già detto, ma la mia riflessione riguarda i comportamenti del Governo), una revoca immotivata, illogica e penalizzante, innanzitutto perché non vi è univocità di comportamenti. Infatti sono previste tre procedure diverse che si adattano a tratte di diverso tipo. Non so se tale diversità dipenda dai concessionari o da altro tipo di valutazioni (lunghezza delle tratte o collocazione territoriale) ma una proposta articolata su tre soluzioni distinte per uno stesso problema non si presenta bene.

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia!

NICOLA BONO. Non mi davano fastidio!

PRESIDENTE. A me, sì!

NICOLA BONO. Anzi, temevo di dare io fastidio a loro parlando!

Una seconda questione è che, attuando l'articolo che stiamo discutendo, non vi sarebbe alcuna accelerazione nei lavori: al riguardo, non è affatto vero quanto dichiarato dal Governo; semmai (lo dimostrerò tra un attimo) vi sarebbe un effetto esattamente contrario.

Vorrei, però, che l'attenzione dell'Assemblea si appuntasse in modo particolare sull'aspetto dei risparmi che si ritiene si otterrebbero applicando l'articolo in esame. Abbiamo i nostri fondati dubbi che i risparmi previsti nella relazione tecnica siano corrispondenti alla realtà: se, effettivamente, vi è uno sbilanciamento nelle concessioni che verrebbero revocate, la cosa più logica non sarebbe allora quella di ricontrattare le concessioni, prima di intervenire con un intervento così rozzo ed unilaterale? Qual è il motivo che ha impedito al Governo di andare a definire percorsi che consentissero minori aggravii per l'erario? Chiediamo che il Governo ci risponda. A tutt'oggi non è documentato alcun tentativo del Governo in materia.

Vi è poi una perplessità che aleggia su tutto e rende la proposta assolutamente incompatibile con l'interesse del nostro paese a realizzare tali opere: mi riferisco

alla durata. Una delle ragioni che il Governo adduce come giustificazione della proposta è che, in tal modo, si accelererebbe l'esecuzione dei lavori. Mi chiedo: qualcuno ha pensato al contenzioso che inevitabilmente scaturirà rispetto ad una norma che revoca le concessioni? Ciò dovrebbe impedire la realizzazione di tali iniziative.

Signor Presidente, non vorremmo essere confusi (come il Governo vorrebbe) tra coloro che intervengono a difesa di chi è titolare in questo momento della concessione. Vorrei, anzi, che il Governo chiarisse che non è stato animato da una tale esigenza. Ad Alleanza nazionale preme soprattutto che le opere vengano eseguite in tempi veloci e che siano efficienti; mentre tutto il mondo viaggia con l'alta velocità, solo l'Italia è rimasta indietro e non è riuscita ancora a realizzare strutture degne del suo ruolo di settima potenza mondiale, che le consentano di avere il posto che le compete nello scenario internazionale, soprattutto in termini di competitività.

Signor Presidente, qualunque norma vada in direzione di porre ostacoli, inibizioni, ritardi o remore alla realizzazione di tali opere rappresenta un atto che contesteremo e condanneremo e nei confronti del quale ci opporremo con tutte le nostre forze. Il Governo deve chiarire l'aspetto chiave della realizzazione dei lavori nei tempi più veloci possibili; esso non ha alcuna legittimità ad avanzare ipotesi di lavoro che portino solo ad aggravii nella realizzazione delle opere stesse: la problematica, dunque, non si pone solo in ordine alla questione finanziaria, ma soprattutto in ordine all'aspetto temporale.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Acquarone. Ne ha facoltà.

LORENZO ACQUARONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la questione posta al nostro esame è, da un punto di vista giuridico, più delicata di quanto emerso dagli interventi un po' violenti e forse non del tutto — come diremmo noialtri — *ex informata conscientia*.

Il problema è questo. Prima della legge Merloni nel nostro ordinamento giuridico erano ammesse le cosiddette concessioni di affidamento dei lavori. In sostanza, cioè, si diceva: poiché l'amministrazione non è in grado di fare determinati lavori, con il sistema americano del *general contractor* affido la direzione, la progettazione, ma non l'esecuzione dei lavori. È intervenuta, nel frattempo, una normativa comunitaria in forza della quale le concessioni di sola costruzione, le concessioni di affidamento dei lavori, non sono ammesse, mentre restano in piedi soltanto quelle di costruzione e gestione.

Si pone allora un grosso problema giuridico, che ha dato luogo a tante controversie, tuttora in atto. Si dibatte, cioè, se la normativa comunitaria sopravvenuta sia o meno applicabile anche ai lotti non ancora iniziati. La questione è ancora aperta. Io, a differenza del collega Stajano, penso che con legge-provvedimento si possa anche intervenire nella materia dicendo: preferisco la soluzione nuova della normativa comunitaria, ma ritengo che sia un errore considerarla obbligatoria. È una scelta facoltativa, per cui francamente il riferimento alla vigente normativa comunitaria (che può vincolare non solo questa operazione della TAV, ma anche, per fare un esempio, la metropolitana di Napoli, che è tutta costruita su questo sistema) può portare a sindacare tutta una serie di procedure in corso. Punto primo.

Passiamo al secondo aspetto. Io ritengo che il Parlamento in questa materia abbia il potere di legiferare senza vincoli comunitari né costituzionali, ma dei vincoli fondamentali comunque ci sono e sono quelli del principio di ragionevolezza e di parità delle posizioni giuridiche. Allora, nel momento in cui si stabilisce che il sistema vigente prima della legge Merloni non vale più perché una normativa comunitaria lo rende inapplicabile — ed io penso, ripeto, che questo non sia vero — non si può però poi affermare che comunque è applicabile per la Torino-Milano. Si deve cercare un criterio diverso per poter continuare ad applicare quel

sistema. Se, per esempio, stabilisco che la normativa comunitaria non si riferisce a quelle determinate tratte per le quali già si sono svolte le conferenze di servizi (e francamente penso anche alla Genova-Milano), sono stati già avviati i lavori, spesi molti quattrini, e così via, cioè vi è stato un effettivo inizio dei lavori, non prevedo una deroga nominale, che di per sé è illegittima, ma affermo un criterio che è razionale e non crea disparità di trattamento.

Quindi, non mi straccerei le vesti per una generale incostituzionalità. Ritengo che sia errato un riferimento così secco alla normativa comunitaria, per gli influssi che può avere anche su altre opere, ma penso comunque che se una deroga deve essere fatta questa deve essere razionale e legata a criteri obiettivi, per tutte le tratte e non per una, altrimenti si violerebbe il principio di eguaglianza (*Applausi dei deputati del gruppo dei Popolari e democratici-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Colleghi, desidero informarvi che sono in visita alla Camera studenti del liceo linguistico di Francavilla Fontana, ai quali porgiamo i nostri saluti e che ringraziamo per essere qui (*Applausi*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Rogna Manassero di Costigliole.

**SERGIO ROGNA MANASSERO di COSTIGLIOLE.** Signor Presidente, non voglio riprendere le argomentazioni giuridiche che ha già così bene illustrate il Presidente Acquarone, però occorre fare una valutazione complessiva di questa vicenda: il sistema delle concessioni non ha funzionato affatto bene; noi non abbiamo assolutamente ottenuto in questi anni i risultati che ci si attendevano, non abbiamo avuto né velocità di realizzazione, né efficienza, né risparmio. Occorre uscire da questo sistema.

A questo punto è chiaro che occorre operare una cesura con la situazione precedente e innovare dal punto di vista giuridico. Ritengo che non si possa ritardare oltre un provvedimento di questo

tipo e che gli unici dubbi che possono rimanere — dubbi che abbiamo deciso di accantonare, sostenendo il testo del Governo — sono proprio quelli che si riferiscono alle eccezioni, vale a dire al mantenimento della concessione per la realizzazione della tratta Torino-Milano, assolutamente vitale.

In questo caso i problemi di velocità sono assolutamente evidenti; lo stato di avanzamento può effettivamente garantire che si rispetti la data di ultimazione dei lavori del 2006: pertanto, sotto questo aspetto, queste norme possono garantire ciò che tutti ci auguriamo, vale a dire che si arrivi anche in Italia a costruire una rete ferroviaria ad alta capacità ed anche ad alta velocità.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Eduardo Bruno. Ne ha facoltà.

**EDUARDO BRUNO.** Signor Presidente, vorrei dire che non mi interessa molto la questione giuridica posta opportunamente da alcuni colleghi esperti della materia, né mi interessa svolgere un ragionamento sulle caratteristiche dell'alta velocità. Ritengo che il Parlamento, in particolare la Commissione competente, se ne sia occupato per qualche anno proprio in relazione alla concessione del progetto alta velocità.

Noi abbiamo elaborato un nuovo progetto, definito alta capacità, che ha impegnato per diversi mesi la Commissione trasporti della Camera. Questo progetto è compatibile con il sistema Italia, inteso come sistema complessivo del paese. Il Parlamento ha così modificato un progetto inutile per il paese, quello dell'alta velocità, rendendolo utile e definendolo alta capacità. Tale progetto si integra con il territorio ed è compatibile con il trasporto delle merci: queste sono le caratteristiche che abbiamo dato al nuovo progetto grazie all'opera meritoria svolta dal Governo e dal Parlamento.

Sulla questione specifica relativa al comma 3 dell'articolo 72 del provvedimento al nostro esame, vorrei esprimere

le mie perplessità. Ritengo che il Governo, revocando gli appalti per le opere non ancora iniziate ed i cui corrispettivi non sono stati ancora definiti, abbia dimostrato coraggio, perché ha messo in discussione gli appalti viziati dalle vecchie procedure, sulla base di una normativa impostaci dall'Unione europea. Quello che ci lascia perplessi — cosa che i colleghi hanno sottovalutato — è il fatto che, pur seguendo un criterio giusto — la revoca di tali appalti —, siano stati utilizzati due pesi e due misure: mi riferisco alla deroga che si vuole operare in relazione alla tratta Torino-Milano. Ricordo che quando esaminammo il provvedimento antinflazione, gli appalti per la realizzazione della tratta Torino-Milano rientravano tra quelli da revocare. Potrei anche sbagliare, ma vorrei che il Governo chiarisse maggiormente questo aspetto, anche perché non mi convince la giustificazione in base alla quale a Torino si devono svolgere le Olimpiadi del 2006: lo sappiamo tutti, ma fino al 2006 abbiamo tutto il tempo per rivedere quel contratto.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Repetto. Ne ha facoltà.

**ALESSANDRO REPETTO.** Presidente, non intervengo sull'aspetto giuridico perché è stato affrontato in maniera eccellente dall'onorevole professor Acquarone; la mia vuole essere un'azione di sensibilizzazione nei confronti del sottosegretario competente in merito alla tratta Genova-Milano, (in particolare la tratta Genova-Arquata Scrivia) che a me risulta essere già in un avanzato stato di progettazione e di contrattazione tra il Ministero dell'ambiente, quello dei lavori pubblici, enti locali ed ente regionale, in ordine all'opportunità di procedere ad una eventuale deroga, così come è avvenuto per la tratta Milano-Torino.

Non sto qui a sottolineare l'importanza della tratta Milano-Genova. Ricordo soltanto il grande interesse che essa riveste non solo per la portualità ligure ma anche per il collegamento con l'asse Marsiglia-Barcellona. Dunque annettendo a questa

tratta un'importanza strategica per l'economia italiana, vorrei veramente sensibilizzare il sottosegretario e il Ministero su questo punto, avendo anche presente che una quantificazione dei contenziosi nei confronti delle aziende che in questo momento sono interessate al progetto, tra ricorsi ed arbitrati, si aggira intorno ad un migliaio di miliardi.

Ciò detto auspichiamo che da parte del Governo vi sia un ripensamento, una rimeditazione e mi auguro quindi che la situazione sia rivista nel senso da me illustrato.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Giardiello. Ne ha facoltà.

**MICHELE GIARDIELLO.** Vorrei ricordare a coloro che se ne fossero dimenticati cos'era agli occhi degli italiani ed anche della magistratura italiana l'affare « alta velocità ». Era un sistema che nessuno controllava e in cui decine e decine di migliaia di miliardi di denaro pubblico venivano gestiti a dir poco in modo leggero con un meccanismo — lo hanno detto bene alcune procure italiane — che non garantiva circa i tempi, i costi e la trasparenza degli atti.

In questo Parlamento abbiamo avuto un confronto molto serrato e con la finanziaria del 1999 ci siamo riappropriati di un progetto importante per questo paese. Un progetto in cui vi era un meccanismo secondo il quale alcuni privati italiani avevano, diciamo così, il 40 per cento della proprietà senza mai aver tirato fuori una lira dalle proprie tasche!

Sulla base di drammatiche esperienze maturate in questi anni abbiamo detto che tale meccanismo non andava bene; abbiamo così modificato il progetto e lo ha ricordato poc'anzi l'onorevole Eduardo Bruno (sono molto d'accordo su quanto ha detto); il progetto si chiama ora « alta capacità », perché intendiamo trasportare persone e merci con maggiore velocità e sicurezza.

L'articolo 72 della legge finanziaria in esame modifica il regime degli appalti; vorrei dire che riporta a normalità i

rapporti contrattuali tra le imprese. Per i lavori non ancora iniziati — lo prevede il comma 2 di tale articolo — si applica la normativa dalla legge Merloni. Onorevole Acquarone, questo non ce lo impone l'Europa! Ma l'Europa non impedisce al nostro Governo di applicare un meccanismo in base al quale per i lavori non ancora iniziati si deve procedere per gare. E noi diciamo che si deve procedere per gare europee. È stato dimostrato che, se si procede per gare europee, si realizza un risparmio di tempi e di costi nell'ordine del 25-30 per cento. Dovremo spiegare agli italiani perché non applichiamo questo meccanismo ai lavori che dovranno iniziare; tutto ciò è scritto al comma 2 dell'articolo 72.

Vorrei dire ai colleghi della Liguria che il comma 3 non è una deroga, ma rappresenta l'accelerazione del processo di un lavoro già iniziato. Se cominciamo ad introdurre deroghe, si ingenera una modalità per cui tutti riconosciamo che il meccanismo precedente è sbagliato ma, pur di fare l'opera in casa nostra, accettiamo il meccanismo sbagliato perché accelera i tempi (*Applausi del deputato Duca*). Questo meccanismo non accelera i tempi, ma li prolunga, fa spendere di più alla collettività e dà meno certezze in termini di trasparenza.

Presidente, dobbiamo invece accelerare un'opera fondamentale per lo sviluppo di questo paese. Le ferrovie, all'inizio di questo secolo, sono state, per così dire, lo strumento dell'unità fisica dopo l'unità politica dell'Italia. Dovremmo costruire un'opera che consenta l'unità fisica dell'Italia con l'Europa, dopo la sua unità politica e monetaria.

Per questo motivo, invito i colleghi a fare un atto di coraggio, perché questo articolo rappresenta un atto di coraggio e di trasparenza del Governo. Se procederemo in questo modo, potremo dire agli italiani che stiamo costruendo un'opera più celermente, con minori costi e dando finalmente — come ci richiedono tante procure — una maggiore trasparenza a

quello che è diventato lo scandalo dell'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Manzione. Ne ha facoltà.

**ROBERTO MANZIONE.** Presidente, mi dispiace di pensarla in maniera diametralmente opposta rispetto al collega Giardiello. Cercherò di tenere conto delle cose che ha detto per evitare che la nostra presenza sia una squallida recita senza capacità di immaginare un contraddittorio reale.

Il collega Giardiello ha esordito dicendo che la storia della TAV è scritta nelle procure. Parliamo di un provvedimento del tutto eccezionale - non entrerà nel merito costituzionale del provvedimento perché lo hanno fatto altri - perché interviene in una materia privatistica e, in particolare, contrattuale con effetti e ricadute su soggetti terzi, prevedendo una limitazione delle domande alle quali la magistratura dovrebbe dare una risposta, quasi che ci fosse un'interposizione fittizia di persona e il legislatore si preoccupasse non solo di ribadire alcune scelte che - lo ripeto - sarebbero potute avvenire contrattualmente, ma anche di prevedere e di contenere gli eventuali danni che potrebbero derivare nei confronti di terzi da un comportamento così anomalo e particolare.

Dicevo che si tratta di un provvedimento particolare che i costituzionalisti - è l'unico riferimento che faccio al collega Acquarone - ritengono possa essere approvato con una votazione a scrutinio segreto. Ciò significa che è necessario - proprio perché si interviene, in parte, limitando l'autonomia, in parte, violando il diritto paritario dei contraenti - che si risponda a requisiti precisi: ci si deve riferire ad uno stringente interesse pubblico e vi deve essere una relazione di assoluta necessità nella misura proposta.

Collega Giardiello, nessuna delle cose che lei ha posto alla base di questo intervento sono considerate - lo si evince dalla relazione tecnica - nel vecchio

articolo 67, ora articolo 72. Tutto sommato, il Governo ripropone una misura già proposta in passato: mi permetto, infatti, di ricordare ai colleghi che una norma di questo tipo era stata già inserita in un decreto-legge *omnibus* che si è tentato inutilmente di far passare a cavallo tra il secondo Governo D'Alema e il Governo Amato. Mi sembra, allora, che nessuna delle motivazioni encomiabili che il collega Giardiello indicava venga considerata realmente da parte del Governo, il quale invece tiene presente, lo ribadisco, la necessità da una parte di contenere i costi per risanare le ferrovie, dall'altra di velocizzare l'intervento.

Sfatiamo subito, allora, una leggenda. Per quanto riguarda i costi, molti colleghi hanno tentato di far accettare l'idea che il passare dal vecchio sistema di concessione al nuovo sistema aperto determinerebbe un abbattimento dei costi; molti colleghi, però, non sanno che, in forza del punto 7.2.3 delle convenzioni poste a base dei rapporti concessori, esiste una determinazione generica del corrispettivo che si rifà ai prezzi di mercato. Quindi, non abbiamo un prezzo bloccato, indefinito, indeterminabile, che potrebbe essere sproporzionato rispetto all'opera, ma abbiamo un riferimento preciso ai prezzi di mercato: questi vengono ricavati tenendo conto dell'esperienza dei ribassi negli ultimi anni sulle basi d'asta.

Allora, se il fine era ottenere un risparmio, perché, da una parte, abbiamo una procedura aperta con la concorrenza ed una pluralità di soggetti, dall'altra parte una procedura chiusa con la concessione? Anche questo problema sostanzialmente non esiste, perché il corrispettivo è da determinare secondo le clausole previste in concessione, sulla base di un prezzo aperto che si ricava dalle valutazioni di mercato.

Quindi, che vi sia un risparmio, è non solo teorico ma addirittura improbabile, se non improponibile. Quello che è certo, invece, è che vi è un costo per una procedura di questo tipo. Quando, ad aprile, ci opponemmo alla conversione del decreto-legge *omnibus*, svolgemmo lo

stesso tipo di ragionamento: non solo si interviene in una procedura privatistica, non solo lo si fa arbitrariamente, ma si determina un costo che, secondo relazioni che i signori del Governo dovrebbero conoscere, è quantificato intorno ai 5-6 mila miliardi. Si tratta indubbiamente di un esborso considerevole, tant'è vero che l'articolo 72 in esame si preoccupa, come osservavo, di attenuare le voci collegate al risarcimento del danno, nel senso che si elimina la possibilità, per coloro che risultano danneggiati, di chiedere, oltre al danno emergente, anche il lucro cessante.

Sappiamo tutti che il danno emergente può essere configurato come il danno immediato ed effettivo che si è subito in relazione ai lavori che sono stati già compiuti, all'attività preliminare, alla progettazione e quant'altro; il lucro cessante, invece, è una proiezione, un qualcosa di più, una capacità di valutare quello che gli imprenditori, sulla base di un rapporto contrattuale perfetto, avevano immaginato potesse essere in prospettiva loro lucro. Il legislatore, in questo caso, intervenendo ancora una volta arbitrariamente, si preoccupa di cancellare anche questa ipotesi, che invece deve essere valutata soltanto dalla magistratura.

Allora, vedete, la costruzione complessiva non regge: vi è qualcosa che in qualche modo stona. Per non parlare, poi, della deroga prevista al comma 3, che, a mio avviso, è la chiave di lettura di tutto. Non comprendo, infatti, perché si debba arrivare alla revoca per velocizzare, salvo poi creare un organismo che esegue il monitoraggio al fine di velocizzare. Con il comma 2 si attivano i procedimenti di revoca perché si vuole velocizzare la procedura, con il comma 3 si prevede invece un monitoraggio per l'unica tratta che resterebbe in vigore, per velocizzare e controllare: allora, se la velocizzazione si ottiene attraverso il monitoraggio (è questo il senso dell'emendamento che ho proposto), tanto vale monitorare tutte le tratte che devono ancora essere eseguite.

L'altra assurdità è che nell'articolo 72 si prevede che, comunque, la possibilità di esercitare la revoca venga valutata tranne

che per le tratte per le quali siano iniziati i lavori; si fa riferimento, poi, alla tratta Torino-Milano, specificando che il 14 luglio 2000 vi è stata un'approvazione da parte della conferenza di servizi. Si determina un altro percorso viziato perché sappiamo tutti che l'inizio dei lavori non può coincidere con l'approvazione del progetto esecutivo, ma coincide con il momento in cui vi è la consegna del cantiere e l'effettivo inizio dei lavori. Non si comprende la finalità del provvedimento, che non raggiunge alcuno scopo, se non quello di aggravare i costi per la comunità, per lo Stato e, quanto al percorso, risulta viziato in maniera considerevole. Ciò ci induce ad affermare che, complessivamente, non possiamo accettare questa misura, che non possiamo condividere in quanto tradisce le finalità che si pone. Comunque, per quanto riguarda noi dell'UDEUR, non è compatibile con l'impianto della finanziaria.

Poiché ci auguriamo che il Governo voglia effettivamente velocizzare gli impianti, auspichiamo che il monitoraggio previsto dal terzo comma si estenda a tutte le tratte, altrimenti ci dovranno spiegare, e bisognerà spiegare all'opinione pubblica, come mai tra quelle ancora sospese, tutte nelle stesse condizioni, resti esclusa solo la Milano-Torino. Rispetto a quest'ultima ricordo che è stato approvato il progetto esecutivo da parte della conferenza dei servizi, ma nessuno in quest'aula si chiede come mai a distanza di dieci anni determinate procedure non siano state ancora concluse. Nessuno si chiede chi può convocare la conferenza dei servizi? La parte pubblica, ma, se questa non accelera le procedure e non convoca la conferenza dei servizi, che serve ad approvare i progetti esecutivi, come si fa ad imputare il ritardo alle parti private? È un arcano, un mistero che ci auguriamo il ministro Bersani sappia risolvere, diversamente questo articolo se lo voterà da solo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, ha ragione l'onorevole Bono: solo l'Italia è rimasta indietro nelle grandi opere. Ieri ci veniva ricordato dalla più autorevole magistratura del nostro paese che il ritardo nella realizzazione delle grandi infrastrutture rispetto all'Europa penalizza duramente l'economia, impedisce alle parti più avanzate del nostro paese di progredire ulteriormente, limita e soffoca la possibilità per il Mezzogiorno dell'Italia. La realizzazione del sistema ad alta velocità e del potenziamento del sistema delle ferrovie nel nostro paese è uno dei nodi decisivi, una delle questioni fondamentali che sono al centro del nuovo piano dei trasporti che il CIPE ha approvato nei giorni scorsi e che giungerà all'attenzione del Parlamento nei prossimi giorni.

Non entrerò nel merito dei dibattiti giuridici, desidero solo dire che si presuppone che, se il Governo presenta una norma, abbia ascoltato qualche parere giuridico, e nemmeno dei più deboli, per così dire. Credo che ci si dia atto di non aver affrontato la situazione in questo modo, tuttavia vorrei partire da un primo ragionamento che ritengo essere il cuore della questione: l'interesse del nostro paese ad avere rapidamente un sistema infrastrutturale e ferroviario degno dell'Europa. Mi riferisco all'interesse pubblico, quindi a tempi certi nella realizzazione delle opere e a costi accertati con metodi trasparenti, ovviamente più bassi possibile.

Intanto, credo che non sarà sfuggito ad alcuno, andando con la memoria indietro nel tempo, il modo in cui è nata la vicenda a cui si è fatto riferimento con tanta passione e tanto calore. La norma in discussione si riferiva ad un sistema per il quale qualcuno realizzava una certa opera e solo successivamente si determinavano le modalità, i tempi e i costi della stessa. Questo è il guasto di fondo del meccanismo e occorre andare indietro di qualche anno — ma è bene non perdere la

memoria — alla fine degli anni ottanta, quando in questo paese vi erano le cosiddette prestazioni integrate nel settore delle ferrovie per le quali furono investite risorse senza che venissero realizzate le opere.

Vorrei partire dalla prima questione relativa ai tempi e ai costi, facendo alcuni esempi, forse abbastanza banali, ma che credo sia utile ricordare.

Ad esempio, alla Roma-Napoli si sta lavorando da tanto tempo e non entro nel merito delle procedure pubbliche che sono state richiamate poco fa dall'onorevole Manzione, per le quali la legge di semplificazione, che ora è all'attenzione del Senato, propone un'ulteriore modificazione che mi auguro possa accelerare i tempi che certamente non sono soddisfacenti e coerenti con le esigenze del nostro paese.

Per quanto riguarda la Roma-Napoli, nel 1998 fu rinegoziato e concluso a 700 miliardi un contenzioso che nel 1996 era stato definito per 1.200 miliardi, credendo di aver risolto il problema e che tutto procedesse. Quest'anno vi è stata un'ulteriore richiesta di oltre 2.200 miliardi, con un ulteriore contenzioso che va in trattativa e, come sapete, se non si raggiunge rapidamente l'accordo, i contratti prevedono di ricorrere all'arbitrato. Nessuno è in grado di dire quando si concluderà tale arbitrato né se fra sei mesi vi saranno ulteriori richieste, così come nessuno è in grado di dare certezza sul momento in cui si concluderà la Roma-Napoli.

Possiamo fare un altro esempio: la Milano-Bologna, della quale si è trattato lungamente. Nella trattativa le Ferrovie alla fine, trovando un accordo, sono scese di oltre 2.000 miliardi rispetto alla richiesta iniziale. Ma a qualcuno non può venire il dubbio, chiedendosi se si poteva scendere ancora? Chi stabilisce a che livello si conclude con questo meccanismo?

PAOLO MAMMOLA. Facciamocelo insegnare da Cardinale!

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Onorevole Mammola, la prego di leggere la finanziaria, dedicandovi un po' di attenzione e studiandola. Mammola è un amico e sa che mi rivolgo a lui con amicizia (*Commenti del deputato Biondi*).

PRESIDENTE. Onorevole Biondi!

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Alla luce di ciò si è determinato un problema.

Se volete, posso continuare: la Padova-Mestre si è svincolata e ancora oggi vi è una trattativa aperta - probabilmente si finirà con un arbitrato - per l'acquisizione dei progetti e per poter andare alla gara pubblica: questo è il tema di fronte al quale ci troviamo.

La prima questione è che non siamo in grado di avere tempi certi né di sapere quando le opere saranno concluse. La seconda questione, che mi pare emerga con chiarezza, è relativa ai costi. Credo che stabilire che per le opere non ancora iniziate e concluse, come prevede l'articolo, si vada alla procedura e alle gare, in base a ciò che stabiliscono le norme europee e quelle del nostro paese, sia la strada maestra per dare trasparenza e tempi certi.

Qualcuno dice che è stata esclusa Torino. Me lo consenta, onorevole Bono: quei motivi di urgenza erano presenti a marzo, allorché venne stralciato l'articolo. Poi il Governo ha presentato un disegno di legge, che è all'esame del Senato, per il quale, sottolineando l'urgenza, ha chiesto la sede legislativa, ma il Polo per le libertà ha negato il suo assenso, in omaggio a quel liberismo che non si sa mai quando si possa applicare secondo il Polo per le libertà. Nel frattempo sono passati i mesi ed è cresciuta l'urgenza, poiché vi è stata la decisione relativa alle Olimpiadi e vi è stata una pressione proveniente dal territorio e dalle istituzioni per chiedere che il nostro paese per le Olimpiadi sia messo in grado di tentare - dico «tentare» - di realizzare le opere fondamentali. Questa è

stata la ragione per la quale si è utilizzato tale meccanismo, nel rispetto di una fondamentale esigenza di interesse pubblico, collettivo. Qualcuno non è d'accordo, qualcuno propende per una sua modifica. A suo tempo, dicemmo che, se si avviavano immediatamente le procedure, era possibile procedere anche per la Milano-Torino; lo dicemmo con grande chiarezza, ma qualcuno pensò bene che non fosse opportuno procedere in quel modo.

Alla luce di ciò, perché non si pretende che le imprese concludano i lavori? Onorevole Veltri, per le ragioni che stavo esponendo in precedenza; allo stesso modo, non ho difficoltà ad assicurare all'onorevole La Malfa che il nostro problema è realizzare il sistema ad alta velocità e di farlo in tempo per non perdere il rapporto con l'Europa e per evitare che, per esempio, l'Italia venga attraversata al di là delle Alpi con i grandi corridoi internazionali (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, dei Popolari e democratici-l'Ulivo e misto-Federalisti liberaldemocratici repubblicani*); questo è il problema che abbiamo nel nostro paese, non un altro.

Onorevole Veltri, l'accordo in quel di Torino si è trovato con il *general contractor* (il cui nome è General CAV TO-MI, corrispondente a FIAT). Perché si adotta una procedura diversa? Per le ragioni che stavo esponendo.

L'onorevole Mammola sostiene, poi, che vi saranno danni, che si litigherà. Anzitutto, cominciamo con l'affermare che si può risparmiare e che, secondo un conto fatto dagli uffici, tale risparmio ammonterebbe a circa 2.300 miliardi. Cominciamo ad apprezzare che è possibile, con procedure trasparenti ed aperte a tutti, alla luce di quel che è avvenuto in questi anni nelle gare, conseguire un risparmio di circa 2.300 miliardi.

ILARIO FLORESTA. Poi vedremo chi vincerà!

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Lo apprezziamo o non lo apprezziamo?

Certo, onorevole Manzione, che si pagano gli oneri sostenuti. Per il futuro, tutte le imprese potranno concorrere, comprese quelle che oggi sono titolari di concessione, naturalmente, e che intervengono proprio in virtù della concessione. Il profitto e gli utili che si conseguiranno, pertanto, sono aperti a tutti: si eliminerà la deroga concessa negli anni passati e tutte le imprese avranno parità di condizioni.

Infine, vorrei ricordare all'amico Mammola che negli articoli del disegno di legge finanziaria non vi è soltanto una serie di norme che riguardano l'autotrasporto. Onorevole Mammola, i 500 miliardi accantonati alla voce Ministero dei trasporti e della navigazione della tabella A della finanziaria riguardano i 400 miliardi relativi all'impegno che abbiamo assunto quest'anno ed i 100 miliardi concernenti l'impegno assunto lo scorso anno e che si riferisce alle accise legate al costo del gasolio. Gli impegni che abbiamo assunto con gli autotrasportatori li stiamo mantenendo ed onorando uno dopo l'altro (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, dei Popolari e democratici-l'Ulivo e misto-Federalisti liberaldemocratici repubblicani*).

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare sull'articolo 72 e sul complesso degli emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi ad esso presentati, invito il relatore per la maggioranza ad esprimere il parere della Commissione.

**SALVATORE CHERCHI, Relatore per la maggioranza.** Signor Presidente, la Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti Mammola 72.1, Malavenda 72.2, Bonato 72.19, 72.17 e 72.18, Bono 72.3, Bonato 72.26 e Baccini 72.23. La Commissione invita al ritiro dell'emendamento Manzione 72.25. Il parere è contrario, poi, sull'emendamento Mammola 72.4 e sui restanti emendamenti pubblicati a pagina 35 del fascicolo.

La Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti Bosco 72.11, Bono 72.12 e Baccini 72.24. Presidente, se

non sbaglio, a questo punto dovrebbe essere votato l'articolo 72, perché i successivi emendamenti riguardano il finanziamento della realizzazione di tratte ferroviarie e, a giudizio della Commissione, devono essere riferiti all'articolo 77, concernente le infrastrutture: si tratta degli emendamenti Soriero 72.16, Chincarini 72.13, Copercini 72.14, Rodeghiero 72.15 e Di Bisceglie 72.35.

Relativamente ai successivi articoli aggiuntivi, ritengo che il Frosio Roncalli 72.02 dovrebbe essere ritirato ed inserito nel cosiddetto disegno di legge di semplificazione. Conseguentemente dovrebbe essere assorbito anche l'emendamento Cè 72.01, che è la specificazione di una disposizione di carattere più generale.

Esprimo parere favorevole sugli articoli aggiuntivi 72.05 e 72.06 del Governo. Invito i presentatori a ritirare il subemendamento Turrone 0.72.05.5, mentre per quanto riguarda i subemendamenti Giancarlo Giorgetti 0.72.05.1 e Tassone 0.72.05.2, esprimo parere contrario; sui subemendamenti Scalia 0.72.05.10 e 0.72.05.11 e Formenti 0.72.05.4 mi rimetto al parere del Governo.

L'articolo aggiuntivo Cappella 72.04, che si riferisce, per così dire, al capitolo Sicilia, dovrebbe essere accantonato, mentre l'articolo aggiuntivo Menia 72.03 deve essere riferito all'articolo 77. Esprimo inoltre parere favorevole sul subemendamento Formenti 0.72.06.2 e contrario sui subemendamenti Formenti 0.72.06.3, Giancarlo Giorgetti 0.72.06.1, Formenti 0.72.06.4.

**PRESIDENTE.** Il Governo?

**PIERO DINO GIARDA, Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica.** Signor Presidente, personalmente avrei bisogno di una ulteriore riflessione sugli emendamenti sui quali il relatore si è rimesso al Governo.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Dobbiamo passare ai voti.

**PAOLO MAMMOLA.** Signor Presidente, chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, lei ha già parlato. Chi ha parlato sul complesso degli emendamenti, non può parlare sui propri.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Galletti. Ne ha facoltà.

PAOLO GALLETTI. Signor Presidente, avevo chiesto la parola prima sull'articolo e sul complesso degli emendamenti.

PRESIDENTE. Va bene, parli adesso.

PAOLO GALLETTI. Ci deve essere stato un disguido.

In estrema sintesi, credo che lo scandalo non sia costituito tanto dalla revoca di queste concessioni, quanto dal fatto che arriviamo tardi e che queste concessioni siano state rilasciate al limite delle normative europee, il che, come è stato spiegato dal sottosegretario Angelini e da altri miei colleghi, ha portato a costi non congrui rispetto a quelli di mercato. È evidente che noi abbiamo bisogno di conseguire normali appalti di livello europeo per le opere pubbliche e non dei sistemi di tipo medievale, che favoriscono alcune imprese senza che queste debbano misurarsi con i veri costi di mercato. Noi non possiamo che essere favorevoli a questa revoca delle concessioni, che arriva tardi anche per l'ostruzionismo del Polo, ma questo secondo noi non giustifica l'eccezione sulla tratta Torino-Milano.

Come è stato già detto — lo sottolineo — questa norma porterà ad un risparmio di oltre duemila miliardi per le casse dello Stato e porterà alla costruzione di opere pubbliche secondo i criteri normali che vigono nel mercato europeo, mentre fino a oggi questo non è avvenuto per le tratte della cosiddetta alta velocità.

I Governi di centrosinistra hanno cercato di modificare lo sciagurato progetto iniziale dell'alta velocità, ma ci sono riusciti solo in parte con l'alta capacità. Oggi però noi non possiamo ritornare indietro ed avere nostalgie per un'epoca nella quale non esisteva la libera concorrenza e nella quale vi era un intreccio tra le scelte politiche e le scelte affaristiche un'epoca

in cui vi era un privilegio di alcune imprese che non ha ragione d'essere e che va cancellato. Mi stupisco che il dibattito di oggi abbia visto molti, troppi esponenti riportarci a quella stagione che invece è da archiviare e da dimenticare per scrivere finalmente un nuovo libro delle opere pubbliche in questo paese.

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Signor Presidente, a questo punto sono in grado di esprimere il parere sugli emendamenti.

PRESIDENTE. Prego, onorevole sottosegretario.

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Signor Presidente, vorrei rivolgermi in particolare all'onorevole Manzione pregandolo di ritirare il suo emendamento 72.25. Si tratta di una questione molto complessa e credo che il Governo con queste proposte abbia preso delle decisioni molto coraggiose e dovute. Perciò vorrei pregarlo di ritirare il suo emendamento 72.25. Per il resto, concordo con i pareri espressi del relatore per la maggioranza sugli emendamenti contenuti nel fascicolo stampato, mentre per i subemendamenti stampati in un fascicolo a parte, se sono stati fatti dei rinvii al Governo la pregherei di ricordarmeli, se ve ne sono.

PRESIDENTE. Ce ne sono. Il primo è il subemendamento Scalia 0.72.05.11.

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Non avrei difficoltà ad accettare la parte relativa al comma 2, mentre per la parte restante invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Scalia, ritira la terza parte del subemendamento?

MASSIMO SCALIA. Se non ho capito male, il Governo non è d'accordo sulla limitazione che il subemendamento pone e, cioè, « senza aumento di tariffe ». Ma questo è esattamente il motivo per cui il subemendamento è stato presentato e sopprimere questa parte in pratica significa che, come sempre, quando si tratta di privatizzazioni, le perdite si socializzano e gli utili si privatizzano. È banalissimo, ma mi meraviglia che il sottosegretario Giarda, che sembra uomo di spiriti liberali, accetti un criterio molto antico, ma non per questo valido.

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Per approvare la finanziaria bisogna fare anche qualche compromesso con la propria coscienza, onorevole Scalia. Anche lei ne ha fatti!

NICOLA BONO. Questa è una chiamata di correttezza!

PRESIDENTE. Non ho capito cosa è successo alla fine di questo scambio.

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Ribadisco il parere favorevole sulla prima parte e contrario sulla seconda.

MASSIMO SCALIA. Presidente, ci consenta di arrivare alla votazione del subemendamento e a quel punto vedremo se fare un compromesso di coscienza con il sottosegretario Giarda.

PRESIDENTE. Sta bene.

Qual è il parere sul subemendamento Scalia 0.72.05.10?

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Sul terzo comma lo stesso atteggiamento di prima.

PRESIDENTE. Infine c'è il subemendamento Formenti 0.72.05.4.

PIERO DINO GIARDA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Il subemendamento è simile a quelli dell'onorevole Scalia e quindi ho lo stesso orientamento.

PRESIDENTE. Avverto che, non essendovi obiezioni, l'articolo aggiuntivo Cappella 72.04 deve intendersi accantonato e gli emendamenti da Soriero 72.16 a Di Bisceglie 72.35, unitamente all'articolo aggiuntivo Menia 72.03, si intendono riferiti all'articolo 77 del disegno di legge.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 72.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	.....	456
<i>Votanti</i>	.....	444
<i>Astenuti</i>	.....	12
<i>Maggioranza</i>	.....	223
<i>Hanno votato sì</i>	.....	190
<i>Hanno votato no</i>	.....	254

Passiamo alla votazione degli emendamenti Malavenda 72.2 e Bonato 72.19, di identico contenuto normativo.

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

Le ricordo, onorevole, che ha un minuto di tempo.

UGO BOGHETTA. Dopo otto anni le belle statue della maggioranza si accorgono che gli appalti dell'alta velocità non vanno bene ma al comma 1 di questo articolo si sta producendo un altro grave attacco alle ferrovie. In pratica si procede, nell'ambito della legge finanziaria, alla modifica delle direttive europee in materia

di liberalizzazione ferroviaria in deroga a quanto stabilito sulle licenze e sulla sicurezza.

Sottosegretario Angelini, mi chiedo se fra otto anni dovremo fare una discussione per rimediare ad una situazione simile a quella dell'Inghilterra, dove il trasporto ferroviario è disastroso. Ritengo che il comma 1 dell'articolo 72 debba essere soppresso ed inserito nel progetto di legge attualmente all'esame del Senato, come normalmente si fa per le direttive europee (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Rifondazione comunista-progressisti*).

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli emendamenti Malavenda 72.2 e Bonato 72.19 di identico contenuto normativo, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	451
<i>Votanti</i> .....	446
<i>Astenuti</i> .....	5
<i>Maggioranza</i> .....	224
<i>Hanno votato sì</i> .....	113
<i>Hanno votato no</i> .	333).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bonato 72.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	457
<i>Votanti</i> .....	454
<i>Astenuti</i> .....	3
<i>Maggioranza</i> .....	228
<i>Hanno votato sì</i> .....	20
<i>Hanno votato no</i> .	434).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bonato 72.18, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	452
<i>Votanti</i> .....	447
<i>Astenuti</i> .....	5
<i>Maggioranza</i> .....	224
<i>Hanno votato sì</i> .....	16
<i>Hanno votato no</i> .	431).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Bonato 72.3.

**ROBERTO MANZIONE.** Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**ROBERTO MANZIONE.** Signor Presidente, si era concordato di sospendere la seduta alle 18. Tuttavia, visto che ho la necessità di valutare la richiesta di ritiro del mio emendamento 72.25, trattandosi di materia abbastanza complessa riterrei opportuno, se l'Assemblea è d'accordo, di sospendere i nostri lavori adesso.

**PRESIDENTE.** Onorevole Manzione, vorrei proseguire con le votazioni sino all'emendamento Baccini 72.23, prima del suo emendamento 72.25. Tenete conto, colleghi, che ci troviamo molto indietro con i nostri lavori e rischiamo di non terminare neanche entro domenica prossima. Infatti, molti colleghi sono utilmente intervenuti sul complesso degli emendamenti e, dunque, si è impiegata 1 ora e 30 di tempo. Facendo un po' di conti, abbiamo espletato 156 votazioni e ne mancano ancora mille.

Passiamo ai voti.

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

mento Bono 72.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	461
<i>Votanti</i> .....	458
<i>Astenuti</i> .....	3
<i>Maggioranza</i> .....	230
<i>Hanno votato sì</i> ....	203
<i>Hanno votato no</i> .	255).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bonato 72.26, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	462
<i>Votanti</i> .....	460
<i>Astenuti</i> .....	2
<i>Maggioranza</i> .....	231
<i>Hanno votato sì</i> .....	29
<i>Hanno votato no</i> .	431).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Baccini 72.23.

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

SILVIO LIOTTA. Signor Presidente, chiedo che sia accantonato anche l'emendamento in esame, che è simile nel contenuto all'emendamento Manzione 72.25, affinché possano essere votati entrambi alla ripresa dei lavori dopo la pausa.

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendovi obiezioni, accantoniamo l'esame dell'emendamento Baccini 72.23, che riprenderemo alle ore 18,30.

Sospendo la seduta.

**La seduta, sospesa alle 18,10, è ripresa alle 18,35.**

PRESIDENTE. Riprendiamo dalla votazione dell'emendamento Baccini 72.23.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Baccini 72.23, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	300
<i>Votanti</i> .....	299
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	150
<i>Hanno votato sì</i> ....	129
<i>Hanno votato no</i> .	170).

PRESIDENTE. Onorevole Manzione, accoglie l'invito a ritirare il suo emendamento 72.25 ?

ROBERTO MANZIONE. No, signor Presidente, insisto perché venga votato.

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

GUIDO POSSA. Signor Presidente, desidero innanzitutto chiedere un chiarimento al Governo. Si prevede che la revoca delle concessioni rechi un beneficio di 2.300 miliardi, su un complesso di investimenti di circa 18 mila miliardi. Grazie a questo beneficio, naturalmente in carico alla società Ferrovie dello Stato, si creano minori oneri per l'erario pari a 70 miliardi nel 2002 — così si afferma nella relazione tecnica — e 100 miliardi nel 2003. Non riesco veramente a comprendere — e sono supportato da un'eguale incapacità di comprendere da parte del Servizio del Bilancio — come possano verificarsi simili minori spese per l'erario per effetto di questo presunto vantaggio di 2.300 miliardi in capo alla società Ferrovie dello Stato.

Dico questo perché mi sembra che comunque le spese per 18 mila miliardi che verranno effettuate coprano un arco

di tempo ben superiore a quello del triennio 2001, 2002 e 2003 di cui ci stiamo occupando ai fini del bilancio dello Stato. Mi sembra quindi impossibile che i 2.300 miliardi di vantaggio complessivo dell'operazione si evidenzino già entro il 2003 e possano generare, di rimbalzo sul bilancio dello Stato, una minore spesa di 70 miliardi nel 2002 e 100 miliardi nel 2003. Insomma, vorrei comprendere da dove abbiano origine questi 70 e 100 miliardi.

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

Lei ha a disposizione due minuti, onorevole Mammola.

**PAOLO MAMMOLA.** Signor Presidente, intervengo per annunciare il mio voto favorevole sull'emendamento Manzione 72.25 ed anche per fare alcune precisazioni che ritengo doverose.

Se nel nostro paese da oltre tre anni a questa parte non si è andati avanti nel progetto relativo all'attraversamento ferroviario della Pianura padana, ciò è dovuto semplicemente al fatto che dal 1996 al 1999 due gruppi che allora appoggiavano la maggioranza di Governo erano decisamente contrari al progetto dell'alta capacità e quindi hanno bloccato con tutti gli strumenti, parlamentari e non, l'attivazione di qualsiasi procedura volta a far procedere i lavori. È noto a tutti che gli ambientalisti e Rifondazione comunista per tre anni si sono opposti a questo progetto (*Applausi del deputato Luciano Dussin*).

Bisogna anche ricordare che quando la Casa delle libertà ha portato in Parlamento una proposta di legge che doveva semplificare le procedure per le infrastrutture essenziali per il nostro paese siamo stati sbeffeggiati e derisi. La sinistra ha rifiutato un sereno confronto ed ha rifiutato di approvare una legge che avrebbe dato — quella sì — delle risposte ad un paese in cui è sufficiente che un comune di 500 abitanti si opponga ad un progetto essenziale di infrastrutturazione perché non si costruisca più niente. Que-

ste cose dobbiamo ricordarle, devono essere ben chiare a tutti coloro che votano in questo Parlamento.

Per quanto riguarda ciò che ha ricordato il sottosegretario Angelini sul risparmio effettuato dalle Ferrovie dello Stato, va detto che esse hanno applicato alla lettera la convenzione che è alla base contrattuale di questo rapporto. Infatti, l'articolo 7, punti 2 e 3, della convenzione stipulata tra la TAV e le Ferrovie dello Stato stabilisce che i prezzi di mercato siano quelli che si manifestano nell'esperienza delle aggiudicazioni dei lavori pubblici. I prezzi delle opere non sono stabiliti se non in seguito alla conferenza dei servizi, all'interno della quale avviene una trattativa e, a fronte di una richiesta, le Ferrovie trattano e cercano doverosamente di risparmiare. Nessuno vuol far spendere alle Ferrovie una lira di più: tutti siamo per risparmiare e per realizzare le infrastrutture di questo paese. Tuttavia, con la strada che il Governo ci ha indicato si corre il rischio, quando si apriranno le buste e verranno assegnati gli appalti attraverso la procedura europea, della presentazione di ricorsi: in questo caso lo Stato pagherà e le infrastrutture non verranno realizzate. Questa è la facile profezia della quale risponderà questo Governo (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e della Lega nord Padania*).

**GIORDANO ANGELINI,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GIORDANO ANGELINI,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Vorrei rispondere alla domanda rivoltami. Se non ricordo male, il risparmio è pari a 70 miliardi di lire nel 2002, a 100 miliardi di lire nel 2003, sino a raggiungere, negli anni successivi, la cifra di 2.300 miliardi di lire sul monte complessivo, man mano che si procede ad effettuare le gare.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Manzione 72.25, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	404
<i>Votanti</i> .....	400
<i>Astenuti</i> .....	4
<i>Maggioranza</i> .....	201
<i>Hanno votato sì</i> .....	182
<i>Hanno votato no</i> .	218).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 72.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	390
<i>Votanti</i> .....	387
<i>Astenuti</i> .....	3
<i>Maggioranza</i> .....	194
<i>Hanno votato sì</i> .....	174
<i>Hanno votato no</i> .	213).

ELIO VITO. La non belligeranza, onorevole Giordano!

ANTONIO GUIDI. Alla faccia!

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 72.5, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	401
<i>Votanti</i> .....	399
<i>Astenuti</i> .....	2
<i>Maggioranza</i> .....	200
<i>Hanno votato sì</i> .....	176
<i>Hanno votato no</i> .	223).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Contento 72.6, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	379
<i>Votanti</i> .....	378
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	190
<i>Hanno votato sì</i> .....	166
<i>Hanno votato no</i> .	212).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Contento 72.7, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	396
<i>Votanti</i> .....	394
<i>Astenuti</i> .....	2
<i>Maggioranza</i> .....	198
<i>Hanno votato sì</i> .....	173
<i>Hanno votato no</i> .	221).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bonato 72.21, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	412
<i>Votanti</i> .....	410
<i>Astenuti</i> .....	2
<i>Maggioranza</i> .....	206
<i>Hanno votato sì</i> .....	54
<i>Hanno votato no</i> .	356).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Contento 72.8, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	412
<i>Votanti</i> .....	410
<i>Astenuti</i> .....	2
<i>Maggioranza</i> .....	206
<i>Hanno votato sì</i> .....	70
<i>Hanno votato no</i> .	340).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Contento 72.9, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i> .....	409
<i>Maggioranza</i> .....	205
<i>Hanno votato sì</i> .....	168
<i>Hanno votato no</i> .	241).

Onorevole Niccolini, vuol togliere la scheda vicino a lei?

Passiamo alla votazione dell'emendamento Bonato 72.20.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, vorrei fare un'ulteriore precisazione sul-

l'emendamento 72.20 presentato dai colleghi di Rifondazione comunista. Il comma 2 dell'articolo 72 stabilisce, all'ultimo periodo, che le Ferrovie dello Stato Spa provvedono, direttamente o a mezzo TAV Spa, all'accertamento ed al rimborso, anche in deroga alla normativa vigente, degli oneri relativi alle attività preliminari, in pratica ai pagamenti dei corrispettivi per i lavori già effettuati, da un punto di vista progettuale. A tale proposito vorrei ricordare ancora una volta al Governo, al fine di esprimere un parere assolutamente negativo sull'emendamento Bonato 72.20, che la sentenza n. 146 del 1991 della Corte costituzionale prevede espressamente che le leggi provvedimento non possano interferire con l'esercizio della funzione giurisdizionale della magistratura ordinaria. Noi stiamo stabilendo con legge che gli eventuali ricorsi non possono essere accettati perché, in deroga alla normativa vigente, lo Stato ha deciso che si paga solo la fase progettuale e non si riconosce alcun altro onere nel caso di revoca della concessione.

Questo è un principio che va - lo ripeto - contro precise sentenze della Corte costituzionale. È un altro motivo per ricordare ancora una volta al Governo che sta assumendo la grave responsabilità di cercare di normare per legge ciò che non può esserlo. In altre parole il Governo non si può sostituire alla magistratura ordinaria che è la sola ed unica depositaria della possibilità di sentenziare se sia stato inferto un danno o meno alle imprese e alle loro attività imprenditoriali, a seguito della revoca della concessione.

Per tale motivo non va bene l'emendamento Bonato 72.20 e non va bene - lo ricordo per l'ennesima volta - il comma 2 dell'articolo in questione, che il Governo sta sostenendo con tanta pervicacia. Il danno per le casse dello Stato, derivante da tale disposizione normativa, è quantificabile in alcune migliaia di miliardi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.