

meraviglia che non venga accettato e venga soltanto accolto come raccomandazione. Tuttavia, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Bene, è la saggezza meridionale.

Onorevole Parolo, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/1516/23?

UGO PAROLO. No, non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Guido Dussin, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/1516/24?

GUIDO DUSSIN. No, non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/1516/25?

ANDREA GIBELLI. No, non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Ruggieri, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/1516/26? Io non posso far cambiare opinione al Governo.

ORLANDO RUGGIERI. Signor Presidente, per carità, però vorrei almeno sapere se il Governo abbia da dire qualcosa. Infatti, l'ordine del giorno riguardava un impegno affinché la delega, che verrà esercitata a seguito dell'approvazione di questo disegno di legge, consenta ai comuni di continuare nella politica di controllo nelle aree e fabbricati interessati da interventi di ristrutturazione, restauri, demolizioni e ricostruzioni, secondo gli strumenti urbanistici approvati dai consigli comunali, anche per evitare che singoli interventi si contrappongano alla necessaria uniformità di colori, tipicità e armonia dei centri storici italiani. Ciò per rispetto dei piani particolareggiati che potevano essere danneggiati dalla semplice autorizzazione della DIA. Vorrei conoscere l'opinione del Governo e sapere per quale motivo sia passato dall'accoglimento alla semplice raccomandazione.

PRESIDENTE. Il regolamento non prevede alcun obbligo di motivazione, tuttavia, chiedo all'onorevole sottosegretario se intenda farlo.

UGO MARTINAT, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. No, signor Presidente, non intendo motivare. Ribadisco che accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

LUIGI PEPE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUIGI PEPE. Signor Presidente, credo che, per amore di verità, sarebbe necessario rileggere il resoconto stenografico. Nient'altro.

PRESIDENTE. Mi dispiace, onorevole Luigi Pepe, il Governo ha, comunque, accolto l'ordine del giorno come raccomandazione.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

#### ***(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 1516)***

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

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

UGO PAROLO. Signor Presidente, credo sia opportuno chiarire, anche se in modo sintetico, i motivi per i quali il nostro gruppo darà un convinto assenso all'approvazione di questo disegno di legge, anche per respingere molte obiezioni che sono state sollevate, in quest'aula e fuori, da parte dell'opposizione.

Per identificare i motivi per i quali è necessario approvare questo disegno di legge, basterebbe girare per il nostro paese e verificare quale sia la situazione delle infrastrutture in tutte le regioni italiane, dal nord al sud. Ogni regione ha necessità impellenti di dotarsi di infrastrutture adeguate. Le emergenze, ovviamente, sono

diverse a seconda delle situazioni. Se prendiamo in considerazione le regioni meridionali, il dissesto del territorio e l'emergenza idrica sono tra le emergenze strutturali principali; mentre, per le regioni del nord, sicuramente, la situazione della viabilità, dei trasporti, delle merci e delle grandi aggregazioni urbane oltre, ovviamente, al degrado del territorio, per i connessi pericoli di calamità naturali, rappresentano delle vere e proprie emergenze cui è necessario porre rimedio. Esiste quindi un vero e proprio *gap* infrastrutturale che contraddistingue, purtroppo in negativo, il nostro paese rispetto agli altri Stati europei.

Credo di non dire cose scontate citando la relazione svolta dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti presso la Commissione ambiente e lavori pubblici della Camera ... (*Una voce*: «È un atto di servilismo!»).

No, collega, non è un atto di servilismo, è ricordare una triste realtà!

Il ministro ha ricordato che in Italia, purtroppo, negli ultimi dieci anni sono stati investiti 205 mila miliardi in meno per le infrastrutture, rispetto alla media europea; ha ricordato che, nel 1967, attraverso i valichi alpini, sono transitati 19 milioni di tonnellate di merci, nel 1999 ne sono transitati 120 milioni e nel 2005 se ne stimano 135 milioni. È stato anche ricordato che, in Italia, oltre il 58 per cento della popolazione vive nelle grandi aggregazioni urbane, mentre, in Francia solo il 22 per cento, in Germania il 20 per cento, in Spagna il 24 per cento, eppure siamo all'ultimo posto, in Europa, per dotazione di reti di trasporto a guida vincolata e, dato interessantissimo, la congestione del traffico è stimata con un costo pari a 14 mila miliardi l'anno.

Vi sono altri dati molto interessanti ma non voglio dilungarmi su una questione che credo, a questo punto, sia già chiara e giustifichi da sola i motivi per cui occorre procedere, celermente, all'approvazione di questo disegno di legge che, in sintesi, potremmo definire come una terapia d'urto contro l'inefficienza dell'apparato burocratico e delle leggi vigenti, che

non hanno consentito al nostro paese di realizzare quelle infrastrutture richieste e necessarie, anche, purtroppo, quando vi sono le risorse finanziarie disponibili.

Il paradosso di questo Stato consiste infatti nel fatto che, pur avendo un debito pubblico altissimo, riesce in alcuni casi a mettere a disposizione degli enti locali, delle regioni o del Governo ingenti risorse per realizzare opere condivise da tutti, opere che comunque non si riescono a realizzare per i più svariati motivi. Ritengo quindi che questa sia una legge necessaria, un tentativo per dare una risposta concreta a tale situazione.

Sono state sollevate questioni in merito a presunte violazioni e si è parlato di presunti pericoli che sarebbero insiti in questo provvedimento; vorrei ricordare brevemente che, per esempio, l'accusa nei confronti della legge di avere un impianto centralista a nostro avviso non è fondata; sappiamo bene, tra l'altro, che tale obiezione è stata sollevata dall'Ulivo nel tentativo di dividere la maggioranza della Casa delle libertà e, soprattutto, per far emergere possibili divisioni tra la Lega nord Padania — che è una forza federalista, nata per il federalismo e che è che in questo Parlamento per tentare di cambiare lo Stato trasformandolo in una realtà realmente federale — ed i suoi alleati. Ebbene, lo ripeto, questo presunto carattere centralista a nostro modo di vedere non esiste, perché la legge deve essere letta nel suo complesso: chi vuole strumentalizzare il contenuto del provvedimento cita sempre il comma 1, che parla esplicitamente di individuazione delle opere; ebbene, è evidente che, trattandosi di opere di interesse strategico, queste devono essere individuate chiaramente dal Governo, sentite comunque le regioni e gli enti locali. Gli stessi soggetti non fanno però mai riferimento al punto *b*), che prevede che nella definizione delle procedure e nell'acquisizione delle autorizzazioni, nonché nella localizzazione delle opere, il Governo deve trovare un'intesa con le regioni interessate — si parla espressamente di intesa — le quali, preventivamente, debbono a loro volta sentire i

comuni interessati alle opere individuate. Crediamo quindi che, anche da questo punto, la legge introduca procedure corrette.

Per quanto riguarda i presunti danni ambientali che il provvedimento andrebbe a provocare, vorrei intanto ribadire — è stato comunque detto più volte — che in nessun caso vengono derogate le normative europee in materia di valutazione di impatto ambientale, anche perché ciò chiaramente non è possibile. Vorrei però anche ricordare ai tutori dell'ambiente, presunti o veri, che i veri danni ambientali in questo paese sono provocati dalla qualità delle opere finora realizzate, che in alcuni casi rappresentano un vero e proprio insulto all'ambiente, nonostante tutte leggi vigenti a tutela dell'ambiente stesso. I veri danni all'ambiente, inoltre, sono causati dalla congestione del traffico che, soprattutto nelle regioni del nord, nelle regioni più industrializzate — mi riferisco alla Brianza, all'area milanese, all'area veneta — rappresenta una vera e propria « pugnalata » non solo per l'ambiente ma anche per la salute dei cittadini, che tutti i giorni devono sopportare un inquinamento che è ormai giunto veramente al limite di ogni possibile sopportabilità.

Vorrei anche ricordare che in Italia, nonostante la grande propaganda compiuta in questi anni dai governi del centro-sinistra, l'85 per cento delle merci viaggia purtroppo su gomma, e che le grandi opere, anche ferroviarie, che dovrebbero servire a far transitare le merci sulle rotaie sono ferme; ciò anche a causa di procedure sbagliate, che penalizzano l'esecuzione di tali opere facendo sì che i cantieri debbano restare aperti dieci o addirittura quindici anni prima che le opere stesse siano portate a compimento.

Per quanto riguarda le presunte minacce o comunque i pericoli per la legalità ed i presunti favoritismi al mondo delle imprese, vorrei solo ricordare che si introducono normative che sono già vigenti in altri Stati europei i quali, proprio grazie a tali normative, possono realizzare opere di cui fino ad ora il nostro paese non è dotato.

Vorrei anche ricordare che — come è noto — in tutti gli Stati la corruzione si accompagna alla burocrazia. Leggendo le statistiche dei paesi più corrotti — nelle quali, purtroppo, l'Italia figura nelle primissime posizioni — possiamo anche constatare che la corruzione è direttamente proporzionale al numero delle leggi e all'apparato burocratico degli Stati. Allora, forse è il caso di tenere conto di tali dati — che non sono inventati, ma sono dati statistici riconosciuti da tutti — per capire che, forse, una parte della corruzione deriva anche dalla possibilità delle migliaia di funzionari statali di interpretare le leggi a loro piacimento, di penalizzare i cittadini e di vessare le imprese. Dovremo, quindi, darci regole chiare che devono essere rispettate; nel caso in cui non vengano rispettate, naturalmente saremo i primi a chiedere che la magistratura faccia il proprio dovere.

Il disegno di legge in esame, quindi, dà un segnale positivo e utile per tutti e per il paese.

Infine, auspichiamo che tali semplificazioni possano essere ampliate ed estese anche alla normativa quadro sui lavori pubblici e in particolare, signor ministro...

**PRESIDENTE.** Onorevole Parolo, la invito concludere.

**UGO PAROLO.** ...a favore dei piccoli comuni e delle stazioni appaltanti più piccole che non sono più in grado di eseguire un solo appalto, grazie alla legge Merloni che penalizza completamente quelle stazioni appaltanti che non hanno una struttura adeguata per gli adempimenti previsti dalla legge (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

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

**ALFONSO PECORARO SCANIO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, i deputati appartenenti al gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo ribadiscono il loro « no » a questo

provvedimento anche perché — nonostante gli sforzi compiuti sia in Commissione sia in Assemblea e nonostante il fatto che gli emendamenti non fossero né tanti né stravolgenti, bensì migliorativi e di buon senso — tranne la rilevante affermazione della capacità del Parlamento di svolgere il suo ruolo che è avvenuta con la soppressione del comma 15 in materia di rifiuti (il fatto che il Governo rinunci a questa parte del provvedimento significa che non vi erano tutti i torti nel chiedere che vi fossero una verifica e una riscrittura), il provvedimento resta ancora viziato da notevoli errori. Si tratta di errori che sono stati compiuti anche a livello di tecnica legislativa, al punto che il parere del Comitato della legislazione non è stato, di fatto, né valutato né accolto né ha provocato — come sarebbe dovuto avvenire — alcun miglioramento del testo.

Tuttavia, le questioni più rilevanti che abbiamo sollevato riguardano soprattutto il merito ed i tre temi centrali del provvedimento.

Innanzitutto, il provvedimento in esame non presenta coordinate chiare, ma è una delega ampia e confusa. Si rischia di smantellare i controlli di legalità posti dopo l'epoca nefasta di Tangentopoli, i controlli di regolarità sugli appalti e le logiche che stabiliscono principi per evitare che si torni, in una materia delicata come quella delle opere pubbliche, ai comitati di affari che questo paese ha conosciuto ed alle opere incompiute, avviate e mai realizzate, di cui è disseminato il nostro paese; mi riferisco esattamente alla logica delle infrastrutture mancate e non a quelle realizzate, ossia a quelle infrastrutture annunciate che si traducono in affari per alcuni e in disagio per la maggioranza dei cittadini. La preoccupazione, quindi, è forte. Si usa il reale fabbisogno di infrastrutture, che esiste in molte parti del nostro territorio, per realizzare una cosa diversa, ossia una sorta di *deregulation* che crea e può creare grandi difficoltà da un punto di vista ambientale e che, soprattutto, dà origine a precedenti molto preoccupanti.

Il primo punto, quindi, concerne il profondo contrasto della normativa in esame con i valori acquisiti nel corso degli anni a favore ed a tutela dell'ambiente e del territorio e con i valori di legalità e di trasparenza nella gestione delle opere pubbliche, dopo i problemi molto seri che questo paese ha attraversato. Credo che i colleghi della maggioranza e dell'opposizione ricordino quanto ci siamo preoccupati nel fare normative adeguate e quale sia stata l'ispirazione base della legge Merloni. Certamente, vi sono problemi burocratici da risolvere, appesantimenti che non hanno un'efficacia sulla legalità, ma creano solo difficoltà burocratiche: questo, sicuramente, è un tema centrale che riteniamo importante.

Oggi, con questa normativa, si va verso una *deregulation* preoccupante che riteniamo assolutamente sbagliata.

L'altro aspetto è quello del contrasto profondo. Nonostante ciò che dichiarano gli amici della Lega nord — ho sentito prima il collega che rappresenta la Lega in Commissione — pensiamo che con questa normativa si facciano molti passi indietro rispetto ad un processo di sussidiarietà che dia davvero ruolo agli enti locali, alle province ed alle regioni.

Questa normativa è centralista, chiamiamola come vogliamo, ma è così. Il fatto che anche nel passato, quando noi abbiamo governato, non sempre siamo riusciti a realizzare quel federalismo che auspicavamo, non dovrebbe legittimare, chi oggi è in quest'aula e dice di essere rappresentante del principio di sussidiarietà a ritenere che si debba « ingoiare » una normativa che non ha precedenti in termini di centralismo. Questa, infatti, consente al Governo nazionale, senza paletti e senza elementi di dettaglio, di realizzare non solo le infrastrutture ma perfino gli insediamenti produttivi in singole aree territoriali, senza nemmeno definire cosa significa interesse strategico o interesse nazionale. Non a caso vi sono anche ordini del giorno che segnalano singoli episodi. È evidente che stiamo creando un sistema in cui non sono le realtà territoriali a poter delineare la loro

ipotesi di esistenza di lavoro sul territorio. Addirittura abbiamo, alla Camera dei deputati, una serie di richieste al Governo centrale perché identifichi come strategici alcuni interventi sul campo territoriale.

Credo vi siano molti passi indietro, tant'è vero che questa normativa — lo vedremo quando si dovrà applicare — ha sicuramente profili di incostituzionalità che già sussistevano nei riguardi della vecchia norma costituzionale. Dopo il referendum del 7 ottobre, parte di questa normativa che ci accingiamo a votare — è evidente che avete i numeri per approvarla — è incostituzionale. Questa normativa consente in teoria — poi, magari, non sarà realizzata — al Governo nazionale di realizzare una raffineria petrolifera in un comune non solo senza l'intesa con la regione (la regione va solo sentita), ma anche senza consultare il comune e gli enti locali. Mi sembra francamente assurdo, per una maggioranza di centrodestra che dice di essere federalista, consentire, almeno in punto di diritto (perché è chiaro che la legge non stabilisce che domani si costruisca la raffineria) al Governo nazionale di prevedere insediamenti produttivi senza il concerto necessario con gli enti locali e con le realtà che stanno sul territorio. Questo è in contrasto assoluto con il principio di sussidiarietà e fa parte di una cultura centralista esageratamente pericolosa, peraltro anche inefficace. È chiaro, infatti, che ciò determinerebbe contrasti tali tra i vari enti da rendere molto più difficile la realizzazione di alcune azioni. Mentre prima vi era stata la filosofia delle conferenze dei servizi, della capacità di mettere insieme le varie realtà per addivenire a soluzioni condivise, qui continuiamo la politica della forza, tipo « noi faremo sicuramente le opere pubbliche », che in passato ha provocato più realizzazioni incompiute che effettive.

Vogliamo una politica del consenso e credo che non possiamo che richiamarvi ancora — anche in sede di dichiarazione di voto — a questa necessità. Noi Verdi abbiamo lavorato per anni per cercare di costruire una cultura sana delle opere pubbliche utili. Abbiamo sempre dato

messaggi in positivo, al di là della caricatura fatta da alcuni nostri colleghi, purtroppo anche del centrosinistra, che, ancora in una logica « sviluppatista » vecchia ed arcaica, non colgono che dire « no » ad alcune cose sbagliate significa dire « si » ad altre cose giuste.

La vera infrastruttura di questo paese è il territorio. Continuare a costruire strade mentre crollano le colline, senza preoccuparsi prima di consolidare il territorio e, poi, di costruire le infrastrutture utili, è una logica vecchia che fa parte di una cultura arretrata delle stesse opere pubbliche.

Su questi aspetti siamo impegnati fino in fondo a dare una sterzata alla sottocultura che ancora pervade questo paese, dove il problema non è il fare per il fare ma è il fare bene, perché quando si spende danaro pubblico e si attuano interventi che riguardano la collettività, quello della buona pubblica amministrazione è un dovere, non solo scritto nella Costituzione, che fa parte della buona politica.

Quindi, per quanto ci riguarda, il nostro « no » al provvedimento è, invece, un sì alla buona legislazione (e questa è cattiva legislazione) e alle opere pubbliche serie, utili, giuste che servono in questo paese e che voi, con questa forzatura, non realizzerete perché state promettendo tutto per non fare nulla, creando un precedente sbagliato e un meccanismo che è stato contestato, nelle audizioni che si sono svolte, non solo dalle associazioni ambientaliste ma anche da quelle degli imprenditori, dei costruttori e dalla Conferenza Stato-regioni, in cui la maggioranza dei presidenti appartiene al vostro schieramento di centrodestra.

Come è possibile che non vi interrogiate su questa diffusa richiesta di modifiche e di cambiamenti ad un provvedimento che è così sbagliato? Su questi temi ci torneremo perché dovrete predisporre i decreti attuativi, realizzare e dimostrare di saper fare; ma credo che questa sia una pagina negativa, perché nonostante il provvedimento poteva essere migliorato, avete rifiutato ostinatamente di cambiarlo tra l'altro, anche offendendo il ruolo del

Parlamento, perché quando eravamo nella maggioranza, i nostri parlamentari non accettavano che su disegni di legge, non su decreti-legge, il Governo impedisse a centinaia di parlamentari di presentare anche un solo emendamento.

Perfino alcuni esponenti del vostro Governo avevano chiesto emendamenti per sottrarre i centri storici alla *deregulation*: neanche ciò è stato fatto, a dimostrazione che troppe volte si considera il Parlamento quasi come un'assemblea degli azionisti che può solo approvare o respingere, quindi non come una Camera, dove presentare emendamenti è un diritto che va rivendicato dalla maggioranza e dall'opposizione, trattandosi di un diritto democratico e civile.

Da queste motivazioni, il nostro « no » convinto, ma anche il nostro impegno a fare in modo che, con questo nuovo provvedimento, non realizziate troppi guasti (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Verdi-l'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*).

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

PIER LUIGI BERSANI. Signor Presidente, con il voto in apertura di seduta, credo che sia successo qualcosa di molto importante se, adesso, il Governo ha il tempo e la possibilità di riflettere ancora, senza con ciò perdere tempo (in quest'aula nessuno vuole perdere tempo) ma guadagnandolo, anzi, attraverso una correzione delle norme che vada nel senso della razionalità e dell'efficacia.

Credo che avrete capito anche voi che in questo provvedimento c'è qualcosa che non va e cosa abbiamo voluto dirvi.

ROSY BINDI. Lunardi, ascolta !

LAURA CIMA. Dovrà fare un altro affare !

PIER LUIGI BERSANI. Ma lasciatelo fare, tanto è uguale ! Noi abbiamo voluto dirvi che il problema che intendete af-

frontare esiste, ma la vostra è una risposta rischiosa e sbagliata, per cui va corretta almeno in alcuni punti essenziali. Il Governo, a sua volta, ci ha risposto con una ostentata e sprezzante disattenzione, così come è avvenuto spesso in queste settimane.

Caro ministro, queste sono vicende che lasciano il segno nei rapporti politici e in quelli personali. Il Governo mostra di non aver abbastanza sicurezza di sé e dei propri argomenti per poter essere anche saggio e sereno di fronte alle proposte dell'opposizione.

Avete avuto timore di rovinarvi lo *spot*, accettando una qualche interlocuzione con noi: lo *spot* della soluzione netta, decisa, definitiva di un problema antico; sostanzialmente, avete compiuto una prosecuzione, con altri mezzi, della campagna elettorale. Noi vi chiediamo di uscire da questa logica, di riflettere in queste settimane.

Le norme speciali hanno un destino speciale in questo paese: se non funzionano, se non operano, fanno perdere un giro; se operano, portano danni e distorsioni a cui, poi, occorre porre rimedio.

Noi conosciamo, e voi conoscete, tutti i rischi di legislazioni del genere. In primo luogo, si tratta infatti di norme che dividono il mondo in due: da una parte, alcune opere, alcune regole, alcuni strumenti finanziari, alcune imprese; dall'altra parte, tutto il resto. I rischi, in questo caso, sono sul piano programmatico, la rincorsa litigiosa e non trasparente all'opera, e sul piano industriale, il rischio di non aiutare la crescita delle imprese di costruzione e di progettazione ma di sancire un'oligarchia tra le imprese...

PIETRO ARMANI. Esagerato !

PIER LUIGI BERSANI. ...sul piano finanziario, il rischio di chiamare finanza di progetto un impegno finanziario pubblico non contabilizzato e scaricato ai posteri (cose che conosciamo già, anche sotto il profilo della trasparenza).

In secondo luogo, la legislazione speciale di questo tipo è come Penelope, che

di notte disfa d'un colpo ciò che si è faticosamente intessuto: piani, programmi e priorità che andrebbero implementati in modo ordinato vengono invece stravolti; normative che andrebbero perfezionate vengono invece derogate. Ma poi verrà il giorno e occorrerà ridare un quadro unitario alla legislazione, alla programmazione; ci accorgeremo, allora, che la scorciatoia ci ha fatto allungare la strada.

In terzo luogo, una legislazione speciale come questa rinuncia a rendere efficiente la partecipazione, in quanto si pensa che, con meno partecipazione e meno corresponsabilità, vi sia più efficienza, e ciò parlando di opere pubbliche nel paese più antropizzato e più territorialmente fragile di tutti i paesi occidentali.

Il rischio — badate — non è solo quello, del tutto evidente, di una lesione della norma costituzionale sancita dal referendum, ma anche quello di darsi una missione impossibile, centrando il sistema sul ruolo, tanto esclusivo quanto improbabile, del CIPE.

Fermiamoci qui, per dire che si sarebbe potuto fare altrimenti se si fosse rinunciato ad una rappresentazione elettoraleistica; la realtà evidenzia, infatti, che vi è il problema delle infrastrutture (in alcuni casi drammatico) e che stiamo già facendo grandi opere come il ministro sa bene. Infatti, tra Milano e Bologna e Bologna e Firenze ci sono i cantieri delle più grandi opere che si stanno realizzando in Europa, e molte altre, grandi e medie, sono in cantiere o prossime a giungere in cantiere, come quelle in campo ferroviario e quelle in quasi tutti gli aeroporti e i porti italiani.

Dunque, la realtà ci dice che, negli ultimi due anni, è cominciata una ripresa nel settore delle costruzioni e che, negli ultimi tempi, si sono inseriti alcuni elementi programmatici e normativi nuovi (legge sugli appalti, piano generale dei trasporti, norme sulla Conferenza dei servizi). Se si fosse prestata attenzione a tutto ciò e se si fosse detto che non è sufficiente, che occorre andare avanti, che bisogna correggere, che bisogna accelerare, che c'è ancora molto da fare, che bisogna migliorare e che si sarebbe fatto più di quanto

realizzato dal precedente Governo, allora, adesso saremmo qui a discutere di altro. Discuteremmo di una norma che incardinasse il piano generale dei trasporti e rendesse possibili modifiche rapide e flessibili, ma partecipate; discuteremmo i piani finanziari e di progettazione per procedere con passo solido, da alpino, all'attivazione decennale del piano generale dei trasporti; discuteremmo l'attivazione e la norma sulla conferenza dei servizi, per rendere efficiente la partecipazione con tempi certi, decisioni a maggioranza, possibilità del livello superiore di Governo di decidere anche in materia di beni culturali e ambientali; discuteremmo dell'aggiornamento di norme sull'impatto ambientale; discuteremmo di manutenzione della legge Merloni; discuteremmo di soldi, cari colleghi, della finanziaria, perché qui si fanno proclami, ma ci sono meno soldi per le infrastrutture: si sta fermando la legislazione a sostegno delle ristrutturazioni (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*).

Staremmo discutendo, quindi, di una grande riforma, di una nuova fisiologia del settore. Non è stato così.

Si vuole la discontinuità per la discontinuità. Benissimo! Signor ministro, abbia il *fair play*, discontinuità per discontinuità, di tenere distinte, nel conto delle opere che inaugurerà, quelle sbloccate dal centrosinistra da quelle che si sbloccheranno grazie alle norme che adesso volete approvare. Scelga un anno, magari l'ultimo. Così, per curiosità (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*)!

Un'ultima cosa voglio dire. Voi avete voluto limitare queste norme al tema delle infrastrutture per la mobilità; ritenete, quindi, con questo atto di risolvere il problema della mobilità. Ora, il piano generale dei trasporti, in vigore anche con l'astensione dell'attuale maggioranza — lo

ricordo —, ruota implicitamente intorno ad un concetto: infrastrutture sì, ma non solo infrastrutture.

Se considerassimo una possibile parità di risorse e di efficienza rispetto ad altri paesi europei nel realizzare infrastrutture, avremmo comunque un deficit competitivo dovuto all'antropizzazione ed alle caratteristiche del nostro territorio; dovremmo, quindi, essere i campioni europei nel miglior utilizzo delle infrastrutture, nel *software* del sistema. Certamente non lo siamo.

Ed il *software* del sistema vuol dire soprattutto imprese, imprese della logistica e della mobilità. Lo ripeto ancora una volta: non si può ridurre la logistica alla mobilità, la mobilità all'infrastruttura, l'infrastruttura all'opera pubblica. Non si può ridurre la politica industriale per la logistica ad un accordo con dieci costruttori, per quanto importanti, né ad una occupazione militare dell'ANAS per poi spartirsene le spoglie (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*).

A partire da queste considerazioni, nel piano generale dei trasporti sono state previste politiche di sviluppo delle forze produttive, politiche di innovazione, politiche di liberalizzazione. Dove sono finite, signor ministro?

Primo. Noi abbiamo fatto passi decisivi sulla liberalizzazione in campo ferroviario. Partono adesso i treni dei privati. Che cosa si sta facendo ora, a cominciare dagli standard e dalla sollecitazione verso nuovi quadri contrattuali? Secondo. Noi abbiamo tenuto ferma, nel settore dell'auto-transporto, anche in giornate drammatiche, una linea siffatta: riconoscere l'esigenza di avvicinare il sistema dei costi a quello medio europeo, a cominciare dal gasolio; far andare avanti il processo di liberalizzazione delle tariffe e degli accessi. Si tratta di una linea antiinflazionistica che non scarica sui prezzi industriali. Voi, in poche settimane, avete ribaltato la linea. Non si riconosce l'accostamento dei costi, ad esempio sul gasolio; si blocca il pro-

cesso di liberalizzazione. Ma siete consapevoli della conseguenza di queste scelte? Terzo. Si era faticosamente avviata, nel trasporto pubblico locale, una linea di superamento dei monopoli locali e di crescita industriale delle aziende. Articolo 23 della finanziaria: pietra tombale su questo aspetto. Si punta tutto sui monopoli privati. Ma voi immaginate credibile, possibile una soluzione del genere? Quarto: innovazione nei settori industriali. Un esempio solo, l'armamento. In questi anni, in Italia, è rinato l'armamento; dopo una lunga serie di provvedimenti, ci sono i risultati, ci sono grandi risultati. Io ne ricordo uno, piccolo. Mentre parliamo, è partita l'autostrada del mare Messina-Salerno: 7 ore per i camion invece di 9, sul mare invece che sulla Salerno-Reggio Calabria. Ebbene, voi, nella finanziaria, non avete previsto nulla per questa politica; addirittura, avete eliminato la politica degli sgravi contributivi. Ne siete consapevoli?

Io mi fermo qui. Potrei anche continuare. Per queste ragioni, voteremo contro l'approvazione del disegno di legge: non perché non riconosciamo l'esistenza del problema; non perché non riconosciamo che le cose fatte per affrontare un problema così antico sono ancora insufficienti e che ce ne vogliono altre, e nuove; ma perché abbiamo un'altra idea di come governare il problema, un'altra idea delle cose da fare e del modo di farle (*Vivi applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo, di Rifondazione comunista, Misto-Comunisti italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, il disegno di legge che stiamo per approvare — che state per approvare — non è una buona legge. Si tratta di un provvedimento che ha subito molte critiche da varie parti, dal Comitato per la legislazione e da molti interlocutori e,

francamente, credo che non affronti il punto chiave posto alla base della sua presentazione. Mi riferisco, lo voglio dire con franchezza, ad un argomento condiviso e su cui è possibile anche fare dei passi in avanti rispetto a quanto l'Ulivo e il centrosinistra hanno fatto.

Tutti ammettono che nel nostro paese c'è l'esigenza di portare avanti alcune opere essenziali dal punto vista delle infrastrutture; tutti ammettono che dal punto vista della semplificazione è possibile fare dei passi in avanti, anche se molti ne sono stati compiuti. Peraltro, mi rivolgo all'onorevole Parolo, del cui intervento ho condiviso alcuni passaggi: non capisco perché sottovalutare l'egregio lavoro svolto dalle leggi Bassanini sul fronte della semplificazione, che mi sembra una delle eredità più positive lasciate dai passati governi. Tuttavia, è chiaro che il consenso intorno a questa vicenda, che è stato anche oggetto da parte della Casa delle libertà di una forte enfaticizzazione durante la campagna elettorale, richiede che si eviti di aprire dei varchi pericolosi verso terreni di illegalità, di monopolio, di inefficienza, maggiori rispetto a quelli che si vogliono superare. In questo senso, l'impianto del disegno di legge, che pure in alcuni punti poteva essere migliorato o anche condiviso, da molti punti di vista è negativo o contraddittorio rispetto a quanto si vuole ottenere.

Riguardo al primo punto, il provvedimento si concentra in maniera fortissima sulla realizzazione delle grandi opere pubbliche e private. Francamente, già questa è una ambiguità, ovviamente non perché si è contrari alla partecipazione dei privati alla realizzazione di opere di interesse pubblico, ma perché, come è stato da molte parti sottolineato, non si capisce in che misura si possano accelerare con queste procedure investimenti strategici privati, scavalcando anche il sistema di confronto democratico con le regioni e con i comuni, così come previsto dalla legge. Quindi, si concentra in maniera molto forte su queste opere, non sull'insieme delle opere di pubblica utilità, anche nel campo delle infrastrutture. Il ministro, in

una sua intervista, apprezzabile per i contenuti, invitava l'opposizione a migliorare il contenuto della legge e a considerare come un'opera strategica per il paese il riassetto idrogeologico e la tenuta del territorio, aspetti di cui in questa legge non c'è traccia. Ma la mancata definizione delle opere di effettivo interesse pubblico produce effetti alcuni dei quali anche un po' ridicoli.

Per solidarietà di casta di appartenente alla Camera dei deputati, non cito alcuni degli ordini del giorno che sono stati accolti come raccomandazione, ma al Senato era successo qualcosa di analogo. Se ci si concentra su queste procedure straordinarie finisce che qualsiasi piccola strada di interesse del nostro collegio o della nostra regione diviene di interesse strategico per il paese. In particolar modo, al Senato, mi aveva colpito la richiesta di considerare strategica per il paese la strada Ottana-Goceano-Olbia, attualmente ferma ad Ala' dei Sardi; alla Camera si è fatto di meglio con località a me ancora più sconosciute. Peraltro, questi sono posti bellissimi che meriterebbero in ogni caso di avere delle infrastrutture efficienti.

Sul punto della indeterminatezza, di quali opere sono effettivamente necessarie, aggiungo che, se nel passato l'Ulivo o anche gli ambientalisti, o parte di essi, hanno potuto dare l'idea di essere tiepidi rispetto alla realizzazione di opere effettivamente utili nel paese, questo è stato un errore che va corretto, perché quando le cose servono vanno fatte, ma secondo criteri ed indirizzi chiari. Tuttavia, da questo punto di vista, nel provvedimento non c'è alcun riferimento ai criteri e agli indirizzi e anzi, l'unico riferimento al piano generale dei trasporti sostanzialmente lo svuota, sostenendo che a seguito della identificazione di un'opera di interesse strategico, questa automaticamente rientra nel piano generale dei trasporti. Con questo tutti gli sforzi che, a parole, tutti affermano di condividere sul fatto del nostro paese debba modificare il proprio sistema dei trasporti, spostandolo verso la rotaia, verso il cabotaggio, verso il trasporto pubblico nelle città, vengono sep-

pelliti. Ad esempio, vorrei ricordare che in Inghilterra in questo momento il Governo Blair ha preso impegni molto rigidi per il potenziamento del sistema ferroviario — la cui privatizzazione (ma questa è un'altra storia) non ha funzionato in quel caso, anzi, ha peggiorato il sistema —, i quali prevedono nei prossimi dieci anni un aumento del 50 per cento dei passeggeri trasportati e dell'80 per cento delle merci.

In più la legge — e la vulgata che della legge è stata data nelle conferenze stampa e nelle dichiarazioni — assegna grandissimo rilievo al reperimento di risorse private.

Questo riferimento risulta già sovrastimato dalle dichiarazioni che sono già state fatte. Se non sbaglio si parla di 50 mila miliardi nei prossimi cinque anni, senza i quali — ha ragione Bersani — i soldi attualmente stanziati — perlomeno sulla base delle carte a cui noi abbiamo accesso — sono inferiori a quelli stanziati negli anni precedenti dai governi dell'Ulivo.

In realtà questi 50 mila miliardi rappresentavano un obiettivo ambizioso già prima della crisi che stiamo vivendo, attualmente assolutamente improponibile visto che l'Inghilterra, il paese in Europa che ha avuto il massimo sviluppo del *project financing*, ha prodotto un afflusso di capitali privati pari a 60 mila miliardi in quattordici anni. È difficile che l'Italia in questo campo possa triplicare questo afflusso partendo praticamente da zero. In più, nel cooperare — stiamo parlando di questa dichiarata semplificazione ed accelerazione nella realizzazione delle grandi opere pubbliche — si calpestano molti passaggi legati alle normative europee, penso alla VIA ed alla figura del contraente generale.

Badate, nessuno ha a cuore le lungaggini, lo ripeterò anche in seguito, condivido anche le cose che ha detto Parola, molte volte l'eccesso di passaggi burocratici è foriero di corruzione, non si dà certezza al diritto e si introducono passaggi che spesso vengono oliati in maniera indebita.

Comunque, la maniera in cui viene risolto dalla legge il problema riducendo il

ruolo delle regioni e scavalcando il ruolo dei comuni, è una maniera oltre che discutibile sul piano generale anche contraddittoria nella pratica. Come diceva un poeta latino: «*Naturam expelles furca tamen usque recurret*»; si può anche fingere di ignorare i problemi di consenso territoriale, in realtà questi problemi li avremo sempre davanti, in Italia non è possibile avviare delle opere di questo tipo senza fare i conti con le esigenze di un territorio delicato, complesso e bellissimo.

Infine, per venire alle questioni legate alla prima parte, si introduce la figura del contraente in generale.

Per quanto riguarda un'opera molto discussa, quella del ponte sullo stretto, vi segnalo che un recente studio, al quale *Il Sole 24 Ore* ha dedicato un approfondito articolo, dimostra che lo stesso ponte sullo stretto sarà realizzabile solo a fronte — poi discuteremo se si tratta di una priorità o meno — di un preponderante ruolo del capitale pubblico e addirittura di vincoli per quanto riguarda il sistema dei trasporti contraddittori con gli obiettivi che il nostro paese si è dato relativi allo spostamento verso il trasporto ferroviario, al cabotaggio e al rispetto degli accordi di Kyoto.

Secondo questo articolo sarebbe necessario sterilizzare proprio quelle autostrade del mare — di cui Bersani lodava i relativi successi avviati — per rendere economica la costruzione del ponte.

PRESIDENTE. Onorevole Realacci, si avvii a concludere.

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, ho finito, ho ancora tempo?

PRESIDENTE. L'onorevole Realacci, le ricordo che ha ancora a disposizione 30 secondi.

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, in tal caso tralascio la parte sulla VIA e vi dico soltanto — visto che la figura del contraente generale abbiamo avuto modo di descriverla anche nel corso del dibattito — di utilizzare al meglio ciò che

oggi è accaduto. Una delle parti più negative della legge era rappresentata dal comma 15. Il nostro paese nel passato ha prodotto delle vere nefandezze; c'è stata un'epoca in cui in Italia i barbieri dovevano ogni giorno compilare — secondo la legge — il registro di carico e scarico, pesare i capelli e tenerli in un contenitore apposito. Questa chiaramente è una cosa inaccettabile; ma ha senso, come era previsto nel comma 15, che è stato soppresso, eliminare il monitoraggio dei rifiuti speciali che rappresenta uno dei cespiti principali della malavita organizzata, dell'ecomafia, della camorra, della 'ndrangheta e della mafia? Ha senso spostare a 15 giorni la tenuta dei registri di carico e scarico e permettere la loro tenuta fuori dal luogo in cui si svolge l'azione di smaltimento? Ha senso ridurre la conservazione di questi registri da cinque a tre anni, rendendo inutile, impossibile qualsiasi controllo da parte delle forze dell'ordine? Stiamo per istituire una Commissione parlamentare d'inchiesta sui rifiuti, contro le ecomafie. I provvedimenti che questo disegno di legge prevedeva e che oggi è possibile migliorare, grazie all'opposizione, consentono di cambiare questi gravi errori e di porre rimedio ad una parte dei varchi all'illegalità che il disegno di legge apre (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

**DOMENICO PAPPATERRA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, in questi due giorni ci siamo opposti fermamente, con ogni mezzo, alla ferrea volontà del Governo di chiedere al Parlamento una delega in bianco, in un nuovo contesto — lasciatelo dire — istituzionale di tipo federativo fuori moda, fuori luogo e — se il ministro me lo consente — assolutamente eccessivo. Anche noi — lo ha detto il collega Realacci prima — siamo fermamente convinti che nel passato pastoie burocratiche amministrative e, io aggiungo, persino ritardi nelle decisioni governative abbiano rallentato la realizza-

zione di nuove infrastrutture in Italia. Ciò è senza dubbio veritiero! Tuttavia, tutto ciò non giustifica la strada imboccata dal Governo, che cancella la partecipazione democratica dei cittadini e delle istituzioni a scelte che riguardano i destini delle loro comunità, annulla i controlli ambientali, modifica la legge Merloni con preoccupanti norme che ci fanno ripiombare nel passato, liberalizza senza controlli il traffico di rifiuti (ma questa mattina c'è stato un incidente che potrebbe indurre il Governo ad una seria riflessione) ed introduce in materia urbanistica norme che soprattutto in alcune aree del paese, mi riferisco al Mezzogiorno d'Italia dove molti comuni sono sprovvisti di piani regolatori generali, potrebbero favorire nuove forme di abusivismo edilizio.

Signor ministro, lei, qualche settimana fa, dalle pagine di un autorevole quotidiano nazionale aveva invitato le forze dell'opposizione ad una stretta collaborazione su questo terreno. Non ci sembra, ministro Lunardi, che lei abbia creato le condizioni ideali, perché per tre settimane in Commissione non ci è stata data la possibilità di apportare una benché minima modifica al testo presentato, come del resto in aula, inaugurando ormai da tempo la stagione dei disegni di legge blindati. Non ci è stata consentita — lo ripeto — nemmeno in aula alcuna possibilità di modifica. Il dialogo presuppone che vi siano due parti che dialogano e che si mettono d'accordo; non può assolutamente essere unilaterale. Peraltro eravamo fortemente motivati a migliorare il disegno di legge che, per bocca anche di molti autorevoli rappresentanti della maggioranza, presenta lacune eccessive.

Un'altra riflessione a cui volevo invitare il ministro riguarda la via autoritaria che è stata scelta. Siamo preoccupati, signor ministro, delle infrastrutture per una ragione che non riguarda i motivi di carattere costituzionale che autorevoli colleghi della maggioranza hanno sollevato. Lei sa che le regioni del Mezzogiorno, in particolare la Calabria e la Campania, da quattro anni sono sottoposte, da parte del Governo, al regime di commissariamento

nel settore dell'emergenza dei rifiuti e delle acque. Lei sa che i presidenti delle regioni Calabria e Campania, pur avendo chiuso coraggiosamente centinaia e migliaia di discariche abusive, da quattro anni non riescono a risolvere il problema perché non si è riusciti a passare alla fase due, quella cosiddetta della realizzazione di nuovi impianti tecnologici che dovrebbero di fatto portare alla distruzione o alla termodistruzione dei rifiuti.

Lei lo sa per quale ragione ciò avviene? Perché lì la localizzazione diventa assolutamente improbabile se non c'è un coinvolgimento preventivo da parte delle realtà locali; inoltre, le comunità locali non accettano che, senza colpo ferire, si possano collocare sui territori, magari avvocati ad altre scelte di tipo turistico o di tipo agricolo, impianti che vanno a modificare i sistemi di vita territoriale.

Questo lo dico, signor ministro, non per annunciare chissà quali proteste o rivoluzioni nei territori interessati, ma perché probabilmente la strada migliore sarebbe stata quella di avviare questa discussione importante — siamo convinti anche noi che l'Italia necessiti di un ammodernamento infrastrutturale — attraverso la via ordinaria e non quella, come ricordato dal collega Bersani, della legge speciale; in tal modo, si poteva aiutare questo Parlamento a scrivere una legge a più mani per andare avanti.

L'altra questione che volevo sollevare — anche se, essendo stato soppresso stamane il comma 15, si tornerà in sede di discussione al Senato su questo tema — e che a noi appare paradossale è che, mentre tra breve la Commissione ambiente della Camera andrà ad approvare la legge che istituisce nuovamente una Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti in Italia, questo Parlamento oggi poteva approvare delle norme, magari non destinate a liberalizzare *tout court* il traffico illegale dei rifiuti, ma che, di fatto, con l'abolizione di tutta una serie di adempimenti amministrativi, ponevano in campo una sorta di quasi liberalizzazione di questo settore.

Lei sa, signor Presidente, che nel mar Mediterraneo nei pressi di Gioia Tauro vi sono stati negli anni passati gli affondamenti di molte navi che contenevano rifiuti tossici e nocivi; lei sa che molte aree di questo paese — il ministro dell'ambiente Matteoli ne ha fatto oggetto della sua relazione in sede di Commissione — sono piene di siti di discariche abusive non di rifiuti ordinari, bensì tossici e pericolosi. Il cuore della Magna Grecia — la piana di Sibari di questa nostra Italia — è stato oggetto del deposito di tonnellate di ferriti di zinco provenienti dalla Pertusola di Crotone, provocando un danno enorme alla salute dei cittadini di quella zona.

Noi sappiamo che probabilmente il decreto Ronchi andava in alcune parti modificato perché ha posto in campo una serie di questioni che hanno di fatto posto degli ostacoli di natura burocratica ed amministrativa. Ciò detto, però, noi siamo assolutamente contrari ad un brutale ritorno al passato.

Da ultimo, e mi avvio alla conclusione, il problema dell'estensione della denuncia di inizio attività alle nuove costruzioni, alle aree e agli immobili che, fino ad ieri, erano sottoposti a vincoli di natura storico-culturale o ambientale. Noi siamo preoccupati! Siamo preoccupati — lo abbiamo detto — per una semplice ragione: non perché questo provvedimento non porti in sé un valore forte anche nella direzione che voi indicate, ovvero quella coniata da uno slogan — «Cittadini padroni a casa propria» — molto felice e che ha avuto una certa presa sui cittadini. Noi però non vorremmo che questo slogan si tramutasse in cittadini padroni a casa propria, soggetti però agli abusi degli altri.

Anche prima vi erano leggi che prevedevano norme repressive nel perseguimento degli abusi edilizi; tuttavia negli ultimi vent'anni alcune norme che hanno previsto sanatorie di fatto hanno annullato quelle previsioni di legge.

Allo stesso modo non vorremmo, soprattutto nei comuni dove sono presenti larghe forme di abusivismo edilizio, che si tornasse ad una nuova proliferazione in questa direzione. Avremmo allora gradito

che la norma che lei ha introdotto, per certi versi anche in linea con le disposizioni del testo unico sull'edilizia, che entrerà in vigore dal primo gennaio del nuovo anno, potesse prendere in considerazione anche alcune questioni riguardanti una nuova stagione di controlli necessari a tutela dei cittadini. Sono queste, nella sostanza, le ragioni che non ci consentono oggi di poter esprimere un voto favorevole su questo disegno di legge presentato dal Governo.

Siamo convinti che farete poca strada, perché sarete costretti a rivedere un'impostazione eccessivamente forzata. Per queste ragioni, a nome del gruppo dei Socialisti democratici italiani, annuncio il voto contrario su questo disegno di legge (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Socialisti democratici italiani e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

**NICHI VENDOLA.** Signor Presidente, signor ministro, uno dei nostri emendamenti ha rappresentato un serio inciampo per il cammino di questo vostro disegno di legge, ed è quello che ha cancellato il comma 15. A volte, il tecnicismo del nostro gergo non rende giustizia alla gravità e alla pericolosità di taluni provvedimenti.

Passo molti dei miei *weekend*, signor Presidente, signor ministro, a compiere *Blitz* in discariche, a volte abusive, che non vengono neppure censite, oppure apparentemente a posto con i permessi. Conosco, quindi, la difficoltà di comprendere effettivamente chi sia il proprietario di una discarica, chi sia il vero proprietario di una ditta per la movimentazione della terra. So, per esempio, nella mia regione, come, attraverso un gioco perverso di lecito ed illecito, il clan Nuvoletta di Marano di Napoli, i clan della camorra, stiano trasformando l'intero territorio pugliese in un'immensa pattumiera, per quello che è diventato uno degli affari di frontiera dei clan mafiosi: il ciclo dei

rifiuti. Per questo la mia soddisfazione è grande per la soppressione di un comma che, invece di portare regolamentazione in un settore che — basta leggere le carte della Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti delle scorse legislature — necessita disperatamente di regolamentazione e di conoscenza, ulteriormente deregolamentava. Ma, naturalmente, sappiamo che è soltanto la soddisfazione di una battaglia parlamentare, che il danno sarà reintrodotta probabilmente al Senato, che forse, almeno farete voi stessi la cortesia di cancellare, diciamo, gli errori più marchiani che sono presenti nel provvedimento.

Quindi, la domanda di fondo, che resta e che riguarda il vostro disegno di legge è dinanzi alla società, alla politica e alla cultura del nostro paese: l'Italia ha bisogno di grandi opere e di infrastrutture? Signor ministro, è sicuramente una domanda retorica. Il punto è naturalmente come si risponde e, per rispondere, questo dibattito avrebbe dovuto fare, non retoricamente, un minimo di ricognizione della situazione nel paese. Ministro, la notte in cui un'intera collina ha camminato inesorabilmente nel buio più totale, inghiottendo uno, due, tre palazzi fino all'ospedale, insieme a 180 vite umane, a Sarno, molti hanno parlato, come di consueto, di calamità naturale, di disastro ambientale. Ma noi sappiamo, invece, che la verità risiede esattamente in un modello di sviluppo, quello che ha trasformato i Regi Lagni in discariche a cielo aperto, quello che ha pensato di poter cementificare su ogni brandello del territorio, di portare il cemento armato dentro la Valle dei templi, sulle pendici dei vulcani o sulla costa. Sappiamo che questo spiega tante tragedie. L'altra notte, quando a viale Giotto, a Foggia, un palazzo di recente costruzione si è accasciato su se stesso, inghiottendo la vita di tantissime famiglie, ancora una volta si è parlato di fatalità e non, invece, di quello che è stato il predominio del «partito del mattone», di un certo modello di gestione e di rapina del territorio.

Io non sono contro l'impresa; conosco però molte imprese che operano co-

struendo le proprie fortune in questa maniera e facendo pagare al paese un prezzo molto alto. Sì, signor ministro, l'Italia ha un disperato bisogno di grandi opere e di infrastrutture, non di quelle che vengono indicate nel vostro disegno di legge, ma, piuttosto, delle grandi opere di riassetto idrogeologico del territorio.

Non è soltanto il Mezzogiorno d'Italia a tremare e a rovinare precipitosamente nel disastro e nella tragedia. Anche nella famosa Padania, quando piove per più di due giorni, sprofondano pezzi di territorio e si vedono gli effetti di questo dissesto idrogeologico. Avremmo bisogno di una politica del suolo, di una politica dell'acqua che, in questo millennio, torna ad essere uno dei nodi cruciali del futuro e del governo del territorio, come se fossimo agli albori dell'umanità: reti idriche, reti irrigue. Anche lì, i contadini della Capitanata hanno pianto, quest'anno, per tre mesi, proprio a causa di una paradossale assenza di acqua in una regione che, invece, n'è ricchissima ma che viene dispersa.

Il vostro progetto è, invece, un *vademecum* di tutto ciò che non bisognerebbe fare. Questo è il giudizio del gruppo di Rifondazione comunista. Intanto, si tratta di una legge speciale come è stato già espresso, molto bene, dal collega Bersani. Le leggi speciali, in generale, tendono a riprodurre quel tanto di cultura emergenzialistica, ma, in particolare, in tema di governo del territorio, hanno sempre dato una prova fallimentare, quando non tragica, al momento dei fatti. Si tratta di una legge speciale che porta un colpo al cuore alla conquista della nostra civiltà politica ed ambientale, ossia la valutazione di impatto ambientale. È una legge speciale che deregolamenta tutta la materia della ristrutturazione degli immobili e che apre la porta ad ogni abusivismo. Non è un argomento demagogico, speso nell'ansia di fare opposizione a tutti i costi, è un argomento denunciato dall'insieme del mondo ambientalista e che rende perplessi, e talvolta polemici, altri soggetti: il mondo delle piccole e medie imprese e degli enti locali. È una legge speciale che

prospetta una finanza di progetto quanto mai oscura, indeterminata e, probabilmente, foriera di diventare un'ipoteca sul futuro delle risorse italiane.

Non era un testo emendabile perché il vostro atteggiamento, signori del Governo della maggioranza, è quello consueto di chi giunge in aula con provvedimenti blindati, di chi inibisce l'interlocuzione di merito e di chi persino rifiuta di raccogliere, come un elemento di civiltà del Parlamento, quei suggerimenti che riguardano, appunto, la correzione degli errori che voi stessi avete riconosciuto esserci. Ma non era emendabile per un motivo di fondo perché è, davvero, un testo organico, è un manifesto organico di un'idea solare di liberismo selvaggio nel settore del governo del territorio.

In questo manifesto liberista sono presenti tre questioni ridotte a variabili dipendenti del mito della crescita, di quella che chiamo « elefantiasi sviluppista », coperta, naturalmente, dalla finezza tecnocratica di cui il ministro è esponente, ossia la democrazia, la legalità e l'ambiente. Viene ferita la democrazia, persino la sua veste costituzionale, la sua norma costituzionale, riproducendo un centralismo che considera, con mal sopportazione, la voce degli enti locali e delle comunità. Viene enfatizzata la delega che espropria il Parlamento ed è una delega in bianco. E la legalità muore nel trionfo della deroga, nella soppressione scandalosa — io penso anticostituzionale — del contenzioso amministrativo e giurisdizionale. Non siamo, signor ministro, alla semplificazione delle procedure, siamo alla cancellazione della legalità. Lei sa, signor ministro — non lo dico in questa sede, avremo tanti momenti per condurre questa battaglia e fare questa polemica — che si pone un problema serio e non, semplicemente, di battute: si chiama conflitto di interessi. Ma questo disegno di legge, in modo prefetto, rappresenta l'ispirazione politico-culturale da lei incardinata.

Noi siamo contro lo slogan che è un po' il cuore di questo manifesto: « padroni in casa propria »; esso significa considerare casa propria anche beni che appartengono

alla dimensione del pubblico, casa propria anche a costo dell'ennesimo stupro ambientale, essere padroni in casa propria anche mettendo a repentaglio i nostri centri storici ed il nostro territorio.

Noi consideriamo « casa di tutti » beni fondamentali, quali l'ambiente, la democrazia e la legalità, in nome dei quali siamo radicalmente contrari a questo disegno di legge (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista - Congratulazioni*).

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

**VINCENZO MILIOTO.** Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge su cui stiamo per votare conferisce alcune deleghe al Governo in materia di infrastrutture e di insediamenti produttivi strategici, disponendo vari interventi per il rilancio delle attività produttive. Esso costituisce certamente uno dei punti più qualificanti del programma di governo, essendo finalizzato a porre le basi per un'accelerazione dello sviluppo economico, produttivo e infrastrutturale del paese. La sua valenza politica, pertanto, è notevole, poiché il Governo, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici per dare corpo alla modernizzazione e allo sviluppo del paese. Il rilancio delle infrastrutture — si dice in sede di presentazione — deve avvenire superando particolarismi e localismi esasperati; al tempo stesso, si deve favorire l'attuazione concreta ed organica di un programma che consenta di recuperare un *gap* nel sistema infrastrutturale italiano che ha assunto dimensioni patologiche.

Abbiamo assistito ad un dibattito lungo, articolato, dai toni spesso molto aspri. È ricomparso in aula un linguaggio tipico, che il centrosinistra adoperava quando era all'opposizione. Sono ricomparsi, pertanto, i soliti noti: le « tossine », il « ritorno al passato », la « trasparenza », il film di Rosi *Le mani sulla città*, i « comitati d'affari » e,

da ultimo, la « carcerazione della legalità », come ha detto il collega Nichi Vendola. Qualcuno ha scomodato persino il linguaggio di Di Pietro: « Cosa ci azzecca ? »; vuol dire che Di Pietro ha fatto scuola! Si tratta del linguaggio tipico di chi vuole che in Italia non cambi assolutamente nulla.

Ho ascoltato, poco fa, l'intervento dell'ex ministro Bersani, che ha appassionato tanto i banchi del centrosinistra e, in certi momenti, anche me. Solo che io vengo dalla Sicilia e so che da trent'anni l'autostrada Palermo-Messina è incompleta; so che per i porti siciliani non è stato fatto assolutamente nulla; so che certi treni arrivano fino a Napoli e che da lì in giù, per arrivare in Sicilia, si impiegano ore ed ore; so che, per percorrere i 100 chilometri che separano Palermo da Agrigento, si impiegano due ore e mezzo o addirittura tre. Questa è l'eredità lasciataci dai ministri del centrosinistra (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania e di deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*)!

E parlando di questo lembo di terra, la Sicilia, parlando di questa terra in cui permangono sacche di povertà, di miseria, di disoccupazione ed ataviche questioni irrisolte — tra tutte, la questione della mafia —, dico che dobbiamo guardare ad essa con particolare attenzione perché le infrastrutture lì sono determinanti per lo sviluppo e, probabilmente, per venire a capo delle questioni cui abbiamo fatto cenno, compresa quella della mafia. In quel lembo di terra, Agrigento è l'unica provincia italiana non attraversata da una rete autostradale (esistono due « strade della morte »: le strade statali 140 e 189, che hanno causato, appunto, solo morti); manca un aeroporto e i treni in uso sono gli scarti provenienti dal resto del territorio nazionale: ferrovie davvero da terzo mondo!

Tale è lo stato di quella terra, che non ha solo la Valle dei templi ed un ricco patrimonio archeologico, ma ha dato anche natali a personaggi importanti (Pirandello e Sciascia). Quindi, ci sono tutte le precondizioni per il suo sviluppo concreto. Ebbene, dinanzi a tutto ciò mi chiedo

come possa determinarsi lo sviluppo di Agrigento e della Sicilia se per arrivarci, da Roma, si impiegano sette ore, tante quante ne servono per arrivare da Roma a New York. Come possiamo entrare in competizione con gli altri paesi, sul piano del turismo e dei prodotti agricoli, se questo è lo stato della nostra Sicilia, del nostro meridione?

La Sicilia è stata generosa con la Casa delle libertà, visto che, tra deputati e senatori, ne ha eletti ben sessantuno. Ritengo che la Casa delle libertà, questa maggioranza e questo Governo, debbano essere generosi con la Sicilia e rendere giustizia a questo popolo, a questi disoccupati, a questa terra, che ancora ha questioni irrisolte.

Con questo auspicio e con questa speranza, che non è solo mia e dei sessantuno della deputazione eletta in Sicilia, ma è la speranza di tutto il popolo siciliano, preannuncio il voto favorevole dei deputati del nuovo PSI (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

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

**GABRIELLA PISTONE.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la dichiarazione di voto del collega Bersani è stata, secondo me, l'intervento centrale ed in tale intervento ci riconosciamo in pieno. La competenza del collega Bersani è fuori discussione ed è difficile pronunciare discorsi altrettanto organici. Tuttavia, tenterò di farlo, a nome del gruppo dei Comunisti italiani.

Proprio perché siamo convinti che il nostro paese abbia bisogno di opere pubbliche, di infrastrutture, e che rispetto agli altri paesi europei vi sia un forte deficit infrastrutturale, ancora più forte nel Mezzogiorno, proprio perché siamo convinti che questo deficit sia frutto di ritardi decennali e che si tratti di un deficit non solo quantitativo ma soprattutto qualitativo, pensiamo che il ritardo e le storture non possano essere risolte in cinque anni,

quei cinque anni che noi abbiamo avuto a disposizione per governare; in quel periodo si è tentato di intervenire con la Merloni-ter alla fine della legislatura, ma non c'è stato il tempo.

Certo, siamo altrettanto convinti che non siamo all'anno zero. Negli ultimi due anni si sono aperti numerosissimi cantieri importanti, utili, avanzati e moderni. Su questa strada avremmo avuto il piacere di continuare per colmare i ritardi e per superare tutti gli ostacoli burocratici — dico anche ideali o ideologici — che, probabilmente, affliggono a volte anche l'opera del centrosinistra. È proprio per questo che abbiamo indicato le priorità, le nostre priorità, che sono diverse da quelle del centrodestra. Le abbiamo indicate con numerosissimi emendamenti che, purtroppo, sono stati tutti respinti.

Voi avete parlato di strade, autostrade, porti ed aeroporti e di insediamenti produttivi che poco c'entrano con le opere pubbliche, e noi abbiamo risposto: certo! Anche strade e autostrade, porti ed aeroporti, ma in una logica di forte intermodalità a favore del ferro, del mare. Il nostro deficit è nelle ferrovie, non nella strada, quindi, priorità alle ferrovie, difesa del suolo e prevenzione del rischio idrogeologico per riqualificare le aree urbanizzate, perché i disastri di Sarno non debbano più ripetersi, e manutenzione del patrimonio storico e ambientale. Abbiamo evidenziato, insistendo, la necessità di programmazione, un'altra grande differenza tra centrosinistra e centrodestra. Tanti anni senza nulla, poi, finalmente, nella scorsa legislatura, è stato approvato il piano generale dei trasporti. Oggi, di fatto, lo si annulla. Di più, una legge fortemente centralista che riduce quasi a nulla il ruolo degli enti locali, soprattutto creando (cosa che immaginiamo farà) dei forti contenziosi tra enti locali e Stato centrale. Da qui il nostro giudizio, che ancora permane, di incostituzionalità rispetto al titolo V della Costituzione.

Siamo inoltre fermamente nemici della burocrazia, ma snellire e semplificare le procedure non può equivalere a bypassare o eludere i lacci e laccioli di una seria