

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 15,05.

ANTONIO MAZZOCCHI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 25 febbraio 2002.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Boato, Bruno, Buttiglione, Canelli, Collavini, Colucci, Contento, Delfino, Dell'Elce, Detomas, Dozzo, Frattini, Galati, La Malfa, Lavagnini, Malgieri, Maroni, Francesca Martini, Matteoli, Miccichè, Angela Napoli, Oliverio, Paoletti Tangheroni, Pinza, Piscitello, Possa, Prestigiacomo, Pisanu, Rivolta, Rodeghiero, Sergio Rossi, Santelli, Saponara, Scajola, Selva, Sgarbi, Spini, Stefani, Tolotti, Tremonti, Tremaglia, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viespoli, Vietti, e Zacchera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

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

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole segretario di Presidenza a dare lettura delle petizioni pervenute.

ANTONIO MAZZOCCHI, *Segretario*, legge:

Sono pervenute alla Presidenza le seguenti petizioni, che saranno trasmesse alle sottoindicate Commissioni:

Giovanpaolo Sandalini, da Chiavenna (Sondrio), chiede il riconoscimento e la valorizzazione del *body building* quale disciplina sportiva (n. 197 – alla VII Commissione);

Enrico Fravega, da Genova, chiede norme per vietare l'uso da parte dei cittadini di sostanze nocive alla salute degli animali (n. 198 – alla XII Commissione);

Renato Lelli, da S. Giovanni Lupatoto (Verona), chiede la riforma del diritto di famiglia (n. 199 – alla II Commissione);

Fervido Mercati, da Genova, chiede norme per il riconoscimento della qualifica di cavaliere della patria ai combattenti del secondo conflitto mondiale (n. 200 – alla IV Commissione);

Alessio Colacchi, da Genzano (Roma), chiede norme per il potenziamento del servizio di trasporto pubblico, con particolare riferimento a quello su rotaie (n. 201 – alla IX Commissione);

Patrizia Bonelli, da Benevento, chiede la modifica degli articoli 414 e 415 del codice di procedura civile, relativi alla forma del ricorso in materia di lavoro e previdenza (n. 202 – alla II Commissione);

Francesco Di Pasquale, da Canello ed Arnone (Caserta), chiede:

di promuovere iniziative per la costituzione di una assemblea a carattere internazionale per la pace nel mondo (n. 203 — alla III Commissione);

nuove norme per contrastare il traffico di organi (n. 204 — alla II Commissione);

provvedimenti per la tutela e l'insegnamento dei valori socio-culturali della tradizione italiana (n. 205 — alla VII Commissione);

nuove norme per la prevenzione dell'inquinamento (n. 206 — alla VIII Commissione);

provvedimenti recanti agevolazioni creditizie per il meridione (n. 207 — alla VI Commissione);

una nuova disciplina degli appalti pubblici (n. 208 — alla VIII Commissione);

norme per la difesa e l'incentivazione dello sport (n. 209 — alla VII Commissione);

norme per la piena realizzazione dei diritti e doveri del cittadino e dello Stato (n. 210 — alla I Commissione);

norme a tutela e difesa dell'ambiente e della salute dei cittadini, in particolare nei comuni del casertano (n. 211 — alla XII Commissione);

nuove norme per sconfiggere la criminalità (n. 212 — alla II Commissione);

interventi volti a razionalizzare il sistema fiscale (n. 213 — alla VI Commissione);

Marino Savina, da Roma, chiede:

che nella futura Costituzione europea vengano sanciti principi non in contrasto con i diritti positivi dei singoli Stati (n. 214 — alla I Commissione);

nuove norme in materia di responsabilità delle amministrazioni locali (n. 215 — alla I Commissione);

misure in favore delle forze di polizia e per il potenziamento dei mezzi utilizzati in servizio (n. 216 — alla I Commissione);

nuove norme per la tutela dei minori (n. 217 — alla II Commissione);

modifiche in materia di immunità parlamentare (n. 218 — alla I Commissione);

nuove norme in materia di semplificazione amministrativa (n. 219 — alla I Commissione);

misure di potenziamento dei trasporti pubblici (n. 220 — alla IX Commissione);

nuove norme per il calcolo dell'imposta comunale sugli immobili (ICI) (n. 221 — alla VI Commissione);

misure contro l'abusivismo edilizio e per la tutela dei beni ambientali (n. 222 — alla VIII Commissione);

nuovi interventi per fronteggiare la crisi idrica del paese (n. 223 — alla VIII Commissione);

Gabriella Cucchiara, da Roma, chiede nuove norme in materia di giustizia civile, con particolare riferimento alla tutela degli interessi legittimi del cittadino (n. 224 — alla II Commissione).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (2032) (ore 15,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti.

La ripartizione dei tempi riservati alla discussione sulle linee generali del disegno di legge è pubblicata nel calendario (vedi resoconto stenografico della seduta del 1° marzo 2002).

(Discussione sulle linee generali — A.C. 2032)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che i presidenti dei gruppi parlamentari dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare.

Avverto che le Commissioni ambiente e trasporti si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per la maggioranza per la VIII Commissione, onorevole Stradella, ha facoltà di svolgere la relazione.

FRANCESCO STRADELLA, *Relatore per la maggioranza per la VIII Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione reca un complesso di disposizioni con cui il Governo, ricorrendo al suo potere di iniziativa, e il Parlamento, attraverso un lavoro intenso di emendamento e miglioramento del testo, intendono dare efficace risposta ad una domanda diffusa di rilancio del settore delle opere pubbliche e della dotazione infrastrutturale, rilancio reso improrogabile dai gravi ritardi accumulati nel nostro paese.

Attenendomi ai profili che in modo più diretto riguardano il settore dei lavori pubblici, per offrire una chiave di lettura della mole considerevole di norme comprese nel provvedimento, raggrupperò gli interventi normativi in tre distinte categorie.

In primo luogo, è doveroso richiamare l'attenzione su quegli interventi destinati ad incidere in modo significativo su un quadro giuridico che finora ha presentato non pochi elementi di intralcio al rilancio dei lavori pubblici. Posso ricordare in proposito: le procedure acceleratorie introdotte all'articolo 2 sia per la soluzione rapida del contenzioso ancora pendente relativo alle opere disposte nel quadro del soppresso intervento straordinario nel Mezzogiorno, sia l'attuazione di interventi speciali disposti negli anni passati e incagliati nei vari stati nel loro complesso iter; le nuove disposizioni recate dall'articolo 3 con la finalità di snellire l'imposizione di servitù nel campo dei trasporti, delle telecomunicazioni, delle reti idriche e di distribuzione dell'energia; le disposizioni

recate dall'articolo 7 che semplificano la disciplina del canone per l'occupazione di aree pubbliche cui devono attenersi i soggetti che realizzano grandi infrastrutture; il nuovo quadro di certezze ed anche di risorse e quindi il maggior rilievo che si vuole dare ad un organo importante quale il consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma questo primo gruppo di norme assumono rilievo preminente due interventi. Il primo è all'articolo 12, commi 3 e 4, recante un nuovo regime di gestione dei residui passivi dell'ANAS da cui ci aspettiamo un recupero di capacità di spesa di una struttura di rilievo primario per il rilancio del sistema infrastrutturale e quindi per la realizzazione del programma di Governo. Questo intervento, insieme alla complessa opera di ristrutturazione avviata dai nuovi vertici, è la nostra risposta a quella crisi dell'ANAS che era stata, in modo inequivocabile, stigmatizzata dalla Corte dei conti nella sua ultima relazione.

Vorremmo discutere con un'opposizione responsabile e attenta i veri problemi del paese, del nostro sistema viario e del futuro dell'ANAS. Ci auguriamo che il dibattito in aula sia una occasione in questo senso. In Commissione, a dire il vero, abbiamo sentito, finora, solo la monotona cantilena del conflitto di interessi e l'insinuazione di chi fa leva sul pregiudizio, la caricatura di un giacobinismo che non convince nessuno, o meglio, convince solo coloro che, già da sempre, sono convinti ancor prima di ascoltare.

Il secondo intervento di rilievo è l'imponente insieme di modifiche alla legge n. 109 del 1994, la cosiddetta legge Merloni, che fa dell'articolo 6 una vera e propria riforma della normativa di rango legislativo dell'intera materia degli appalti dei lavori pubblici, che troverà il suo necessario completamento nella riforma dei regolamenti, disposta dal comma 6 dello stesso articolo. Qui l'intervento è stato a tutto campo perché l'intera legge Merloni è il frutto avvelenato di una stagione politica ormai superata. Intendiamoci, in questo giudizio non sono coinvolte le specifiche disposizioni di quella

legge, molte delle quali sono opportune e necessarie (e noi le confermiamo). Il severo giudizio che oggi il Parlamento è chiamato a dare è riferito allo spirito della legge: una legge che ha concepito la programmazione delle opere come un binario rigido in cui far confluire anche le opere più irrilevanti, una legge che ha fatto della separazione tra progettazione ed esecutore delle opere un dogma nel pregiudizio di una amministrazione pubblica sempre e comunque pronta, se non opportunamente vincolata, a farsi complice di aziende tendenzialmente criminali, una legge che ha guardato con sospetto e ha voluto limitare entro vincoli strettissimi gli istituti a cui le moderne economie dei nostri partner europei fanno ampio ricorso: i consorzi stabili tra imprese, il *general contractor*, la concessione, anche ultratrentennale, per favorire l'afflusso di capitali privati; l'aggiudicazione secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Tutti sanno che non solo la nostra normativa sugli appalti è molto più severa e rigida di quanto non venga richiesto dalle direttive europee — e ciò è già grave in questa realtà di competizione internazionale — ma che addirittura abbiamo subito una procedura di infrazione per i meccanismi limitativi della libertà di competizione, per la chiusura sospettosa con cui la nostra normativa considera le cosiddette offerte anomale.

Mi fermo qui, augurandomi che il dibattito che inizia oggi voglia approfondire ulteriormente numerosi temi di vera e propria riforma introdotti nell'articolo 6 di questo disegno di legge e che non ho il tempo, in una relazione sintetica, di esporre nel dettaglio.

Mi auguro che si discuta di questo, perché in ciò sta la vera dignità del Parlamento, e che non si tenti invece di creare, ancora una volta, il solito polverone sugli interessi privati, sulle leggi fatte per favorire qualcuno; sono però certo che anche in tal caso, per questo intervento di riforma, qualcuno proverà, ancora, ad offrire quella grottesca chiave di lettura.

Nel provvedimento sono poi presenti interventi di manutenzione legislativa; il

più importante riguarda la legge obiettivo. Con esso si è data una risposta alle legittime aspirazioni delle regioni, in tal modo togliendo, forse, un argomento a chi, come si è visto in occasione del varo di questa importante legge, prima ci ha accusato di centralismo e poi — ed erano gli stessi — di aver ceduto alle richieste delle regioni annacquando l'elenco delle grandi opere strategiche varate dal CIPE a dicembre.

Altri interventi di manutenzione normativa riguardano la disciplina delle società di trasformazione urbana (articolo 31), la disciplina degli interventi in aree confinanti con le zone cimiteriali (articolo 19), la normativa sulla riqualificazione urbanistica (articolo 18) cui si aggiunge un nuovo strumento (i programmi di riqualificazione urbana delineati dall'articolo 17).

Sono presenti, infine, alcune disposizioni relative a specifici interventi, come è nella natura stessa del disegno di legge collegato, che ha proprio lo scopo di dare seguito alla legge finanziaria. Mi riferisco agli interventi disposti dall'articolo 13 su cui la parte meno avveduta dell'opposizione ha concentrato, durante i lavori in Commissione, il fuoco di una polemica pretestuosa, come se tutti i disegni di legge collegati non contenessero, da quando tale strumento è stato disposto dal legislatore, anche interventi specifici e puntuali che hanno esattamente lo scopo di articolare nel dettaglio quando non è possibile — e non è efficiente — farlo nella legge finanziaria (dove non a caso si votano e si destinano precisi accantonamenti).

Ciò che, invece, non è stato degnato di un commento da chi si scandalizzava dell'articolo 13, è l'intervento disposto per importanti avvenimenti futuri, quali i campionati mondiali della Valtellina del 2005, le olimpiadi del Piemonte del 2006, le universiadi invernali del Tarvisio del prossimo anno (articolo 15); soprattutto, in tema di interventi puntuali non si può non dare rilievo preminente al contenuto dell'articolo 10, comma 10, che, riconnettendo la lunga storia del progetto del ponte sullo stretto di Messina alla norma-

tiva appena varata dalla legge obiettivo, ridà concretezza ad un grande progetto che le incertezze del passato stavano per arenare.

Anche di questo vorremmo che si discutesse in Assemblea, perché il Parlamento viene umiliato ogni volta che un grande tema riguardante il futuro del paese viene sacrificato per fare spazio a polemiche agitatorie. Sì, vorremmo che si parlasse di questa grande opera, di questo progetto carico di suggestioni simboliche, di questa immagine sintetica di un paese coraggioso ed originale che riesce a guardare con ottimismo al proprio futuro; vorremmo che si parlasse di questo sogno — tale, infatti, è per tanti di noi, per tanti italiani del sud — che il Governo ha voluto fare proprio, con enorme coraggio, accettando quella sfida a cui prima di noi altri avevano in silenzio voltato le spalle.

Se quelle che ho illustrato sono le principali disposizioni del disegno di legge al nostro esame, voglio però sottolineare che tale provvedimento costituisce un collegato alla manovra di finanza pubblica; quindi, è importante considerarne i dettagli, ma è altrettanto importante svolgere alcune considerazioni sul senso generale e politico della manovra in cui esso si iscrive.

In primo luogo, ed è quasi paradossale, la manovra del Governo, prima ancora di conseguire risultati economici, sta conseguendo un lampante risultato politico. Intendo dire che la complessa manovra finanziaria avviata dal Governo ci sta aiutando, ossia sta aiutando il paese a comprendere a fondo la sua storia recente. Se proviamo a leggere l'attuale manovra del Governo in una sorta di raffronto con quanto accaduto nel nostro paese negli anni più recenti, cioè con la politica economica dei governi dell'Ulivo, appare ormai con chiarezza come quella politica economica, che pure per singoli e puntuali aspetti fu meritoria e va salvata, era però interamente fondata su un equivoco. Alla luce di quanto è accaduto negli ultimi tre anni, credo sia oggi chiaro che il risanamento della finanza pubblica impostaci dal quadro di compatibilità disegnato a

Maastricht non è stato frutto di un robusto indirizzo politico elaborato da un Governo dotato di una omogenea visione strategica e sorretto da un blocco sociale definibile.

Il risanamento realizzato dai governi di centrosinistra appare oggi sempre più chiaramente nel suo più profondo contenuto di ambiguo compromesso tra vincoli europei e visioni strategiche, incapace di concepire coerentemente la crescita economica, quando non addirittura radicalmente ostile ad essa. Dietro il paravento di Maastricht, hanno trovato riparo negli anni del risanamento le più variopinte e contraddittorie idee di politica economica e ciò è potuto accadere perché in quegli anni l'unica politica economica è stata quella imposta da Bruxelles.

Tra eterni inseguitori di nuvole e sostenitori della terza via (è lo stesso), nostalgici dell'austerità di berlingueriana memoria, convinti assertori della rinaturalizzazione del territorio e anche delle nostre abitudini di vita, strateghi dei prodotti tipici, tra chi vuole la Tobin *tax* e chi, dopo aver meditato per decenni sul terzo mondo, ha partorito l'originale idea di una gigantesca operazione redistributiva imposta dall'alto e, purtroppo, non ancora attuata solo per l'ostinata viltà di 8 leader del pianeta, insomma fra tutte quelle anime belle, tirar fuori una politica di sviluppo e di crescita per una moderna economia collocata al centro del mercato globale era un'impresa francamente impossibile.

Ricordiamo tutti quello stato confusionale, quel vuoto politico in cui ripresero il sopravvento le formule ideologiche, quel vero e proprio smarrimento in cui si trovò la vecchia maggioranza allorché, raggiunto il traguardo dell'entrata in Europa, provò a cimentarsi con la cosiddetta fase 2, quella dello sviluppo. Perché il popolo dell'Ulivo non ci capisce? Perché gli elettori non ci premiano — si domandavano i leader della vecchia maggioranza di fronte ai primi segnali di scollamento —, noi che abbiamo risanato il paese? Sono le antiche tare di un popolo incivile che non nutre riconoscenza verso chi lo ha risa-

nato? È il potere mediatico che malignamente sminuisce i nostri meriti storici? Alcuni, non trovando sufficienti queste risposte, cominciarono proprio allora ad elaborarne una nuova, la più comica e, al tempo stesso, la più aggressiva: il declino dell'Ulivo altro non è che il primo segnale dell'ascesa di un potere irrazionale e brutale; in Europa rinasce con una nuova maschera, sorretto dalla forza del denaro, il mostro autoritario e la composizione stessa del Polo lo dimostra. Sappiamo come ogni fantasma può essere agitato senza scrupoli da alcuni personaggi della nostra vita politica. Oggi comincia ad apparire — e questa prima manovra della nuova maggioranza ha anche questo merito — la risposta vera a quelle domande.

Una politica di crescita è qualcosa di più complesso di ciò che quel quadro di Governo poteva mettere in campo. Gli elettori italiani, che sono in gran parte soggetti inseriti a vari titoli nelle mille realtà di un'economia moderna, hanno ben compreso questo enorme divario.

Sono certo che la maggioranza dell'elettorato italiano, se avesse ritenuto possibile che l'Ulivo affrontasse e vincesse la sfida dello sviluppo, il 13 maggio avrebbe preferito dare un voto di continuità. Sono personalmente convinto della riluttanza dell'elettorato italiano verso strappi e svolte troppo brusche. Inoltre, credo che vi sia una diffusa consapevolezza fra gli elettori italiani della potenza di *lobby* e corporazioni, di quelle *lobby* e corporazioni che, ferite nel loro strapotere dalla vittoria del Polo nel 1994, sostennero una delle stagioni meno brillanti per il prestigio delle nostre istituzioni. Gli elettori italiani, pur di evitare le violente contorsioni della bestia ferita, avrebbero forse preferito dare un voto di continuità, se solo avessero ritenuto fondata la speranza che la vecchia coalizione potesse realmente rimettere questo paese sui binari dello sviluppo. Tuttavia, questa speranza — oggi è molto più chiaro di dieci mesi fa — ahimè, non aveva alcun fondamento.

Ciò che stiamo facendo oggi, con questo e con una mole ormai impressionante di provvedimenti normativi, non è altro che

la risposta coerente a questa profonda intesa con chi ci ha votato e, cioè, con la vera maggioranza degli italiani. Questa maggioranza, in tutte le sue componenti, superando la vera e unica prova non solo di democrazia ma anche di modernità, sta proponendo con coerenza la propria cultura di governo. Una vigorosa azione di Governo ha posto sul tappeto in pochi mesi tutti i veri temi dello sviluppo del paese: la necessità di far affluire dall'estero nuovi capitali e di reimmetterli nel ciclo produttivo, la crescita dimensionale delle piccole e medie imprese, il superamento delle rigidità del mercato del lavoro, la trasformazione di un sistema di previdenza concepito senza considerare i nuovi andamenti demografici, la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, la modernizzazione del sistema infrastrutturale.

L'azione politica è azione di Governo se riesce a far emergere con nettezza le vere priorità, e quella che abbiamo prodotto da maggio fino ad oggi è autentica azione di Governo.

Tuttavia, anche questo può non bastare, e vengo al secondo aspetto. Occorre operare nei tempi dovuti: nella moderna economia il fattore tempo è la risorsa più delicata, quella che può essere facilmente trascurata e sottovalutata, ma che può, da sola, compromettere l'intero edificio. La nuova politica economica deve disporre in tempi certi di un quadro normativo adeguato agli obiettivi della crescita. Voglio dire in questa sede che, naturalmente, ciò non è privo di effetti sulla vita delle istituzioni, anche di quelle più alte e più radicate nella storia come il Parlamento. Il Parlamento è stato chiamato in questi dieci mesi a progettare insieme al Governo l'edificio giuridico in cui la crescita economica dovrà realizzarsi ed a farlo con l'efficacia e la tempestività richieste dalla delicatezza dell'obiettivo stesso.

Il Parlamento, la sua maggioranza, ha dimostrato di comprendere il significato profondo di questa sfida. Qui non si tratta di varare leggi che escogitino complesse architetture burocratiche e vincolistiche, che concepiscano controlli che poi nessuno effettuerà o che proclamino sacro-

santi principi etici che tali rimarranno. L'iter di queste leggi può prendersi tutto il tempo che vogliamo, in questo senso il Parlamento è veramente sovrano, sovrano di predicare nel deserto. Per rilanciare lo sviluppo, invece, occorrono leggi che incidano direttamente sui fenomeni economici, sulla voglia di rimboccarsi le maniche e scommettere sul futuro, di cercare un lavoro o di migliorare il proprio, sulla propensione ad investire, sui movimenti di capitali, sulle aspettative. Tutto ciò per essere efficace deve avere determinati tempi, altrimenti può essere perfetto, ma totalmente inutile.

Anche nel caso del provvedimento che oggi esaminiamo si è verificato quello che in questi mesi abbiamo verificato varie volte: l'opposizione lamenta un esame parlamentare troppo rapido, rifiuta un dialogo politico sul senso del provvedimento e cesella sui particolari, li ingigantisce, denuncia la scarsa purezza. È vero, misurando i tempi dell'esame parlamentare su un metro astratto, ciò è vero. Passando le norme al vaglio severo del perfezionismo ciò è vero. Faremo comunque ogni sforzo per migliorare ulteriormente il provvedimento nel corso dell'esame, ma il punto è un altro.

Come non vedere che fra queste norme vi è una grande differenza di spessore, che alcune sono disposizioni di mera manutenzione o di puro e semplice sblocco di interventi specifici, ma altre costituiscono veri e profondi interventi di riforma? Come concentrarsi con pignoleria sulle prime e non confrontarsi sulle seconde? Come sottovalutare, ad esempio, un dato di queste dimensioni: con questa legge noi procediamo ad una prima vera riforma del settore degli appalti, cioè incidiamo su una delle voci decisive dello sviluppo del paese, quella degli investimenti pubblici? Come trascurare che tale settore è da anni inspiegabilmente ingessato? Come sottovalutare le richieste di riforme che, all'indomani dello stesso varo della legge n. 109, cominciarono ad essere formulate in un crescendo di consensi tanto dal versante delle imprese che da quello delle pubbliche amministrazioni? Come na-

scondere che, rispetto agli altri paesi europei ed alla stessa normativa europea, la nostra legislazione non ha fatto che aggravare il peso delle sovrastrutture giuridiche? Come far finta di non sapere che su ciascuno dei punti che oggi riformiamo esiste una ponderosa mole di esperienze, oltre che di documenti ufficiali, a partire dalle stesse relazioni dell'autorità di vigilanza sui lavori pubblici, che dimostrano la macchinosità della normativa vigente e che tutto ciò è da anni ben noto al Parlamento?

Allora, colleghi, anche i tempi dell'esame parlamentare si misurino su questo metro: ne deriverà una visione ben più sostanziale di ciò che è la democrazia. Altro che scavalco del Parlamento: ne deriverà che dietro questa riforma vi è proprio l'assolvimento, attraverso il Parlamento e nella vera valorizzazione del suo altissimo ruolo, di uno dei mandati democraticamente dati il 13 maggio.

Ecco, allora, come dietro le accuse di eccessiva velocità dell'iter parlamentare o, addirittura, di rozzezza istituzionale e, quindi, di estraneità alle regole democratiche, critiche che sentiamo in questi mesi provenire da alcuni settori — non tutti, a dire il vero — dell'opposizione, si nasconde in realtà qualcos'altro. Ciò che si nasconde è la preoccupazione di chi vede delinearci ormai con chiarezza proprio quel coerente disegno di Governo, in primo luogo di crescita economica, che finora è drammaticamente mancato, di chi teme che si manifesti senza più equivoci come il vecchio quadro politico era riuscito ad annegare nel gioco dei veti incrociati anche gli interventi ormai urgenti e largamente condivisi riguardanti opere strategiche ed interventi di riforma la cui mancanza porta alla decadenza di un sistema economico.

L'opposizione furibonda, monotematica — che ha fatto del falso moralismo, anche nel settore dei lavori pubblici, la sua unica arma — ha origine da questa paura. Non voglio negare la presenza anche nel campo dell'opposizione parlamentare di voci più consapevoli ed autorevoli. Anche oggi, fra i nostri oppositori, accanto ai più sguaiati

agitatori di fantasmi, è costretto a collocarsi anche chi vorrebbe aprire un dialogo serio sui temi di uno sviluppo infrastrutturale e di una tutela dell'ambiente, fatti non più di proclami e di veti, e sulla necessità vitale di un mercato del lavoro più flessibile. Tuttavia, tali voci si levano isolate, vengono sistematicamente frustrate, in base alle esigenze dello scontro politico devono cedere il campo ad altre, vivono una vita incerta (ad esempio, oggi non possono rinunciare alla forza d'urto delle manovre ideate da una parte del sindacato, anche se non hanno alcuna affinità con il noto leader della CGIL) e, addirittura, molti sono costretti all'umiliante abbraccio con i *descamisados* del Palavobis: insomma, non riescono a saldarsi in un vero blocco politico, sociale, riformista, progressista ma serio.

Riteniamo il loro ruolo, comunque, utile per la democrazia ma abbiamo il dovere di chiarire che qui non si tratta più di sottili distinguo o di eleganti giochi parlamentari; ciò che il paese richiede ad una nuova classe politica è la capacità di governare e, oggi, in particolare, di guidare lo sviluppo dell'economia e di uscire dal rischio della decadenza di un intero sistema produttivo.

Per rispondere a questa domanda, che è insieme risposta democratica al voto del 13 maggio e concreta attuazione della riforma della politica e delle istituzioni, non bastano buone idee e buoni propositi. Occorre una visione coerente del funzionamento e delle esigenze di una moderna economia, occorrono menti libere da confusi dilemmi ideologici, occorre un patto chiaro con i propri elettori, occorre una maggioranza formata da diverse ed autonome componenti politiche e tendenze culturali ma unita nell'analisi delle esigenze e nel proposito di rispondere con coraggio al ruolo affidatole.

Crediamo che, anche con l'esame e con l'approvazione di questo disegno di legge, il Governo e la sua maggioranza parlamentare confermeranno, ancora una volta, di possedere per intero questi requisiti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore per la maggioranza per la IX Commissione, onorevole Bornacin.

GIORGIO BORNACIN, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione.* Signor Presidente, innanzitutto chiedo scuso per la mia voce: non so se ciò sia stato causato dall'ultimo attacco di influenza o dal clima che regnava in quest'aula nella scorsa settimana. Voglio dire che la mia relazione sarà più breve di quella del collega Stradella, anche perché, dal punto vista politico e normativo, condivido in pieno gli argomenti che sono stati svolti dallo stesso.

Ritengo che quello al nostro esame sia uno dei provvedimenti più importanti che il Parlamento sta per discutere e, come tale, deve essere affrontato. Il Governo Berlusconi e la maggioranza hanno puntato molto sulla politica dei trasporti e delle infrastrutture. Era uno degli impegni qualificanti che avevamo assunto in campagna elettorale e credo che, in otto mesi di Governo, su questa strada ci si sia mossi in maniera precisa e puntuale: basta fare riferimento alla legge obiettivo e alla medesima legge finanziaria, di cui, quello in esame, è un disegno di legge di attuazione.

Quella delle infrastrutture e dei trasporti è una delle sfide più importanti che il nostro paese debba portare avanti. Di questo eravamo consci anche nella scorsa legislatura quando eravamo all'opposizione, tant'è vero che sentimmo parlare di trasporti e di infrastrutture da realizzare nel 1996 e arrivammo nel maggio del 2001 senza che una, dicasi una, sola opera sia stata realizzata.

Per citarne una sola, ricordo la famosa variante di valico dell'autostrada del sole (se ne parlò tanto ma non se ne fece assolutamente nulla) e rammento ancora l'allora ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Di Pietro, affrontare presso la Commissione del Senato questo tipo di problemi. Su quella strada il precedente Governo non ha fatto nulla, anzi le poche cose che è riuscito a realizzare, in termini di regolarizzazione — mi riferisco, ad

esempio, alla marina mercantile e alle ferrovie —, le ha realizzate tutte con l'apporto qualificante e determinante dell'allora opposizione, che si muoveva secondo uno schema mentale diverso e nell'interesse del paese.

Sicuramente, l'attuale opposizione dirà che questo è un provvedimento a spizzichi e bocconi, affastellato, che non affronta e non risolve i problemi. Ciò è tutt'altro che vero: è l'avvio di un sistema per cominciare a superare la totale e assoluta inattività, riscontrabile in questi campi e, soprattutto, nel mondo dei trasporti, durante la scorsa legislatura.

L'articolo 1 — che di per sé potrebbe essere anche poco significativo — è volto a finanziare, attraverso l'attività di studio e di consulenza, l'aggiornamento del piano generale dei trasporti. Secondo questa maggioranza e questo Governo quel piano generale dei trasporti ha bisogno di aggiornamenti e di essere profondamente cambiato. D'altra parte, non cambia il mio giudizio su quel piano che, allora, avevo definito come un qualcosa fondato esclusivamente sulla sabbia e in cui vi era l'elenco della spesa. Quindi, l'articolo 1, per quanto concerne il settore dei trasporti, è volto a finanziarie attività di studio e di consulenza per l'aggiornamento del piano generale dei trasporti nonché per consentire l'accesso dei privati alle banche dati del sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti.

Un altro articolo importante, sul quale si è scatenato l'attacco dell'opposizione, è l'articolo 8 (ex articolo 6), con il quale viene abrogato il comma 2, dell'articolo 131, della legge finanziaria per il 2001. È un tema che conosco bene in quanto, allora, come membro della VIII Commissione del Senato, lavorai contro questo provvedimento per ben quattro mesi. Il provvedimento, poi, fu salvato, essendo stato inserito in una legge blindata quale è, appunto, la legge finanziaria per il 2001. L'articolo 8 dispone, dunque, l'abrogazione del comma 2 dell'articolo 131 della legge finanziaria per il 2001, mediante il quale si modificava il sistema di affidamento dei

lavori, non ancora iniziati, di costruzione delle tratte ferroviarie ad alta velocità, prevedendone l'affidamento mediante gara europea. L'articolo in esame — come dicevo — tende a ripristinare il sistema precedente all'entrata in vigore del citato articolo 131, disponendo la prosecuzione, senza soluzione di continuità, dei rapporti di *general contracting* instaurati dalla TAV per la costruzione delle tratte in questione. Nel disporre altresì l'abrogazione del comma 4 del medesimo articolo 131 della legge finanziaria per il 2001, l'articolo reca disposizioni relative alle aziende ferroviarie in concessione e in gestione commissariale, in attesa dell'assunzione da parte delle regioni delle attività amministrative in materia.

L'articolo 9, aggiunto durante l'esame in Commissione, è relativo alla materia delle regolazioni delle partite debitorie con le ferrovie concesse ed in ex gestione commissariale governativa, consentendo di provvedere oltre la scadenza del 2001, sulla base dei disavanzi risultanti dai bilanci debitamente certificati, nel limite delle risorse già stanziare con l'articolo 145, comma 30, della legge finanziaria per il 2001.

Ritengo, inoltre, importante segnalare l'articolo 7 — che, a dire il vero, avrei dovuto citare prima —, aggiunto anch'esso durante l'esame in Commissione, il quale dispone, per le opere di preminente interesse nazionale, l'unificazione, all'interno del canone per l'occupazione di spazi pubblici, di ogni altro onere imposto da province e comuni per le occupazioni connesse alla realizzazione delle opere stesse.

L'articolo 16 (ex articolo 10) autorizza un ulteriore stanziamento per la finalità di cui all'articolo 5 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, vale a dire per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione, necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali.

A seguito delle modifiche apportate nel corso dell'esame in sede referente, sono

state introdotte disposizioni articolate in tre nuovi commi, diretti a garantire il recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile di Chicago, prevedendone il recepimento in via amministrativa nonché tramite regolamenti tecnici dell'Ente nazionale per l'aviazione civile. È stato, inoltre, autorizzato l'intervento di un regolamento governativo di delegificazione per la modifica delle disposizioni di legge incompatibili con gli annessi oggetto del recepimento.

L'articolo 20 prevede due distinti interventi normativi: il comma 1 prevede il conferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di immobili già in uso alle sopresse amministrazioni dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione; i commi 2 e 7 dispongono un programma straordinario di interventi per la realizzazione di infrastrutture ed impianti necessari all'ammodernamento ed allo sviluppo delle strutture della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo forestale dello Stato e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. A seguito delle modifiche introdotte nel corso dell'esame in sede referente, il programma comprende anche le strutture del Corpo delle capitanerie di porto.

L'articolo 21 estende la proroga di un anno dei termini concernenti le attività tecniche, le revisioni speciali e le revisioni generali degli impianti di risalita che godono dei benefici della legge n. 140 del 1999 anche agli impianti finanziati con altri benefici pubblici statali, regionali e di enti locali.

L'articolo 22 introduce alcune modifiche puntuali alla legge 26 febbraio 1992 n. 211 e all'articolo 13 della legge 7 dicembre 1999 n. 472, che recano interventi a sostegno del trasporto rapido di massa, ed interviene sugli adempimenti necessari alla realizzazione delle relative infrastrutture.

L'articolo 23 reca disposizioni in materia di opere di edilizia relative a fabbricati destinati o da destinare alle capitanerie di porto e alla guardia costiera, nonché in materia di sostituzione di mi-

litari di leva del corpo delle capitanerie di porto con volontari di truppa. A seguito delle modifiche apportate sono stati precisamente determinati il progressivo incremento dei secondi e la progressiva riduzione dei primi ed è stata modificata la disposizione di copertura degli oneri.

L'articolo 24 interviene in materia di benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio, autorizzando, in primo luogo, uno stanziamento per le imprese — come definite a seguito delle modifiche — « che esercitano, anche in via non esclusiva, per l'intero anno attività di cabotaggio, individuate con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti ». A seguito delle modifiche apportate nel corso dell'esame in sede referente, oltre alla rimodulazione dell'area dei soggetti destinatari dei benefici è stato stabilito l'intervento di un decreto ministeriale entro un mese per la definizione delle modalità applicative dell'articolo. Sono state, inoltre, introdotte alcune novelle di precedenti disposizioni che riguardano le imprese armatoriali; in particolare, è stata accelerata la procedura di concessione dei benefici previsti dalla legge finanziaria per il 2002 ed è stato innalzato da uno a quattro viaggi mensili il limite previsto per le navi iscritte nel registro internazionale, autorizzate ad effettuare attività di cabotaggio.

L'articolo 25, introdotto a seguito delle modifiche apportate nel corso dell'esame in sede di referente, autorizza l'erogazione di un contributo per la realizzazione dello specifico programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio, da completare entro tre anni dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 26 reca le disposizioni di carattere procedimentale relative alla riforma del sistema delle tasse e dei diritti marittimi, la proroga del termine per l'adozione del relativo regolamento governativo, nonché le misure finalizzate all'ammodernamento delle infrastrutture portuali.

L'articolo 27 proroga al 31 dicembre 2002 il termine già fissato dall'articolo 24, comma 1, della legge 5 marzo 2001, n. 57, per l'esercizio della delega per il completamento ed il riequilibrio della rete interportuale nazionale. Lo stesso articolo modifica uno dei criteri di delega, che è stato ulteriormente modificato nel corso dell'esame in sede referente, includendo tra gli interventi da ammettere a finanziamento i magazzini generali, le piattaforme logistiche ed i terminali intermodali. Ulteriori modifiche introdotte nel corso dell'esame intendono ampliare anche alle opere appena indicate l'ambito di applicazione del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, che attua direttive comunitarie in materia di appalti nei cosiddetti settori esclusi, fra cui i trasporti.

L'articolo 28 detta disposizioni in materia di trasporto ferroviario di viaggiatori e di merci, disciplinando in particolare gli oneri di servizio pubblico e la conseguente contribuzione da parte dello Stato e prevedendo un sistema di incentivi e contributi per il rilancio del trasporto merci e per il riequilibrio modale in particolare dalla strada alla ferrovia. Si prevede l'intervento di un regolamento di delegificazione per la disciplina di entrambi i settori. L'articolo risulta modificato al termine dell'esame in sede referente in quanto è stato soppresso un comma che prevedeva un contributo per le imprese che si impegnassero a realizzare, in un quantitativo minimo annuo, treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose.

Con riguardo alle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale non in concessione a Ferrovie dello Stato Spa, è disposto con un comma aggiuntivo l'abrogazione della disposizione della legge finanziaria per il 2001 che trasferiva direttamente alla proprietà di tale infrastruttura a Ferrovie dello Stato Spa, limitatamente alle regioni che avessero stipulato gli accordi di programma già previsti dall'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997; tali infrastrutture sono trasferite alle regioni territorialmente competenti. La disposizione specifica riguarda le linee

Parma-Suzzara e Ferrara-Suzzara (che assumono rilevanza nazionale ed internazionale con riferimento al corridoio Tibre), per le quali è prevista l'individuazione delle risorse necessarie mediante una intesa generale.

Questi sono i punti salienti del provvedimento per quanto riguarda i trasporti. Ritengo che questi vadano esattamente verso gli indirizzi che ho annunciato nell'avvio della mia relazione, ossia l'inizio di uno sviluppo nel settore dei trasporti e delle infrastrutture che finora l'Italia non aveva conosciuto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza, onorevole Albonetti.

GABRIELE ALBONETTI, Relatore di minoranza. Signor Presidente, fin dall'esame del documento di programmazione economico-finanziaria, di fronte ai nostri preoccupati rilievi sulla totale assenza in quel documento, non solo di un organico approccio progettuale, ma persino di una menzione dei molti aspetti strategici delle politiche di settore, ci fu risposto, a più voci, in Commissione ed in Assemblea, che un approccio complessivo, generale e più articolato l'avremmo trovato nella cosiddetta legge-obiettivo e nella legge finanziaria. Da questo punto di vista, ambedue gli appuntamenti sono stati mancati dal Governo e dalla maggioranza. Alle osservazioni che abbiamo ripetuto, in occasione dell'esame di tali provvedimenti, circa il permanere di una forte insufficienza di spessore politico-programmatico in un campo come questo (nel quale la sofisticata complessità delle idee generali è la trama che tiene insieme e dà valore a interventi settoriali che fra loro devono tenersi e interagire) e relativamente al fatto che se non si dà nozione delle idee generali e complessive di una passione effettivamente innovatrice e modernizzatrice non si comprendono le coerenze delle singole iniziative politiche e legislative (ammesso che ci siano), si è di nuovo risposto con un rinvio ad atti successivi, in particolare, un rinvio a questo provvedimento.

Non è dunque irrispettosa ironia segnalare che fra di noi, ma anche fra gli innumerevoli operatori di questo ampio, articolato e strategico comparto dell'economia di un paese che vuole dirsi moderno e avanzato, si era generata una certa attesa per questo disegno di legge collegato, per rintracciarvi dopo nove mesi di vita del Governo una idea organica delle politiche che intende perseguire, che sia qualcosa di più dell'anelito velleitario all'accelerazione delle cosiddette « Grandi opere », che al momento è più un moto dello spirito, peraltro condivisibile nella sua genericità, che una vera e propria politica.

Ci troviamo invece, ancora una volta, di fronte ad una delusione, ad una legislazione a pezzi e bocconi, scoordinata, raffazzonata e sconclusionata, a scelte frammentate, parziali, talvolta incoerenti, la negazione di quella politica organica dei trasporti che noi ci ostiniamo a proporre come un insieme coordinato e coerente di indirizzi e risorse per il progressivo sviluppo e miglioramento delle *performance* delle diverse modalità, per il loro riequilibrio, per nuove e più avanzate sinergie tra di loro, con obiettivi di maggior competitività e liberalizzazione (peraltro, scarsamente visibili nell'iniziativa del Governo), ma anche di maggior sicurezza e sostenibilità dei sistemi di mobilità delle persone e delle merci (e voi tutti sapete quanto in questi giorni questo tema sia presente e accentuato nella sensibilità diffusa dell'opinione pubblica delle nostre città irrespirabili), per l'apertura di ulteriori orizzonti e condizioni volti a favorire la crescita della funzione logistica, per l'integrazione dei nostri modelli organizzativi e dei nostri legami strutturali con l'Europa, messi a rischio dall'allarmante fragilità dei nostri valichi, nonché per il riequilibrio territoriale tra il nord e il sud del paese.

Ci attendevamo la risposta a questioni importanti, non prese in considerazione durante il dibattito sul disegno di legge finanziaria, vuoi perché respinte dalla maggioranza, vuoi perché rinviato appunto a questa occasione. Troviamo invece si-

lenzi preoccupanti, gravi omissioni, imbarazzi evidenti e, qua e là, fughe in avanti o ritorni al passato, che sono avventurose forzature o indecenti rianimazioni di scheletri nell'armadio, nel tentativo di inseguire, da un lato, interessi forti, strutturati e oligopolistici, e dall'altro, sensibilità diffuse, ma grezze dell'opinione pubblica.

Nel novero dei silenzi preoccupanti c'è tutto il tema dell'autotrasporto, un settore che sta correndo rischi gravissimi per il dilettantismo e l'incapacità del Governo di affrontare e avviare a soluzione i problemi acuti e cronici che interessano il comparto. Mi riferisco all'ormai gravissima questione relativa alla restituzione del *bonus* ed alla proroga del sistema degli ecopunti per il transito in Austria, scambiata — non si sa con che cosa — dal Presidente del Consiglio nel recente vertice europeo di Laeken, aggravata dall'attuale situazione di difficoltà per il transito nei valichi alpini.

Restano inoltre irrisolti i problemi dell'armonizzazione delle accise, il superamento delle tariffe a forcilla, le questioni relative agli albi di settore, i meccanismi di autorizzazione al completamento della riforma di tutto il settore, in un'ottica di maggior competitività a fronte degli inevitabili processi di liberalizzazione, avviata dai governi del centrosinistra e ora rinviata a data da destinarsi. Di tutto questo non c'è traccia nel provvedimento in esame.

Nel novero delle omissioni sta invece tutta l'incombente e urgentissima questione della mobilità urbana, l'emergenza che in queste settimane tocca molti milioni di cittadini in tutto il paese e che, rivestendo ormai un carattere non straordinario ma ricorrente, richiede interventi strutturali più profondi della dominicale chiusura al traffico dei centri storici.

Nonostante le innumerevoli promesse e gli impegni assunti in giro per l'Italia dal Ministro dell'ambiente, nonostante le dichiarazioni e le assunzioni di responsabilità reiterate in relazione agli accordi di Kyoto, non c'è in questo collegato nulla di rilevante, così come non c'era nulla nel

disegno di legge collegato in materia ambientale: questo è un fatto assai grave.

Se a questo si aggiunge che anche la politica dell'interportualità e delle piattaforme logistiche strategiche per l'intermodalità del trasporto merci viene consegnata da questo provvedimento a un destino di residualità, poiché si preferisce tornare a privilegiare la proliferazione degli interventi a pioggia, inseguendo le molteplici clientele territoriali che la maggioranza ha disseminato nel paese, invece di concentrare gli interventi verso obiettivi di completamento e di potenziamento selettivi, il nostro giudizio non può che essere severo.

Nel corso del lavoro delle Commissioni, noi, dell'Ulivo e del centrosinistra, abbiamo cercato di proporre modifiche al provvedimento che fossero utili al paese, ai lavoratori, agli enti decentrati, alle autonomie, alle regioni e alle imprese private e pubbliche.

In qualche caso, pochi casi purtroppo, sono stati accolti emendamenti utili.

In particolare, lasciando gli altri punti alla lettura, ne cito alcuni: l'estensione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori del trasporto aereo, settore che da tempo è in crisi e che il Governo non ha mai voluto affrontare seriamente; (purtroppo una norma in questo senso, che avevamo presentato in Commissione e che le Commissioni riunite avevano approvato all'unanimità è stata soppressa su impulso del Governo in seguito al parere espresso dalla Commissione bilancio: ci auguriamo che nel corso della discussione in Assemblea si possa porre rimedio a questo inaccettabile atteggiamento del Governo).

Un analogo contributo emendativo abbiamo predisposto sulla portualità. Il piano di potenziamento e ammodernamento del sistema portuale italiano, avviato con la legge n. 84 del 1994, sviluppato con l'articolo 9 della legge n. 413 del 1998, ha dato risultati ampiamente positivi. Il sistema portuale italiano ha recuperato gran parte del differenziale di competitività e di infrastrutture che lo divideva dai principali sistemi portuali europei. Nei porti principali, sede di autorità portuale,

sono in corso lavori imponenti, in attuazione del programma elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sul quale è stata raggiunta l'intesa con le regioni, con le autorità portuali e sul quale si sono espresse le Commissioni parlamentari di Camera e Senato.

Occorre proseguire nell'attuazione del programma. Invece, con l'articolo 26 del disegno di legge, così come allo stato formulato, si interrompe un circolo virtuoso. Si accentrano nuovamente le competenze in materia unicamente sul ministero, sminuendo la funzione del Parlamento, e modificando le competenze delle autorità portuali ed il ruolo delle regioni, che verrebbero completamente esautorate, in piena violazione delle norme del titolo V della Costituzione. Inoltre, si interrompe il piano di ammodernamento dei porti, laddove è necessario che i lavori proseguano per realizzare l'ulteriore fase di avvicinamento alle potenzialità degli altri porti europei. Mentre è necessario ed urgente proseguire nel potenziamento dei due corridoi litoranei, il corridoio adriatico e quello tirrenico, consentendone l'uso come autostrade del mare, in sintonia con le linee strategiche del piano generale dei trasporti e della logistica, con l'articolo 26 si blocca un procedimento in corso: si tratta di una scelta pericolosa e foriera di guai per la portualità italiana e per il paese. Per evitare tale esito, abbiamo presentato limitati emendamenti di cui sollecitiamo l'approvazione.

Un riferimento, infine, all'articolo 28, sullo sviluppo del trasporto ferroviario di merci. Già nel corso dell'esame da parte delle Commissioni, il testo dell'articolo è stato parzialmente modificato, ma restano ancora alcune incongruità. A parte il fatto che nella definizione del trasporto combinato non si tiene conto che il tragitto può essere compiuto anche per nave, resta il problema della copertura degli oneri che, nel testo del Governo, sembrava avere una soluzione assai originale.

Inoltre, si usano finanziamenti previsti per il solo 2002 nel triennio 2002-2004, si tolgono risorse già assegnate a Ferrovie dello Stato Spa, società Cargo, in ottem-

peranza del contratto di programma e di servizio stipulato tra lo Stato e le stesse FS, incidendo in tal modo sul piano di impresa di tale società.

Noi ci auguriamo che, nell'esame di molti emendamenti su questi temi, che le Commissioni riunite hanno rinviato all'Assemblea, vi sia meno sordità da parte della maggioranza e del Governo nell'ascoltare le buone ragioni non tanto dell'opposizione, ma di tutti coloro che hanno a cuore la reale modernizzazione e civilizzazione del nostro paese.

Sotto la voce imbarazzi palesi vanno poi annoverati, in particolare, tutti i temi che riguardano l'economia marittima che questo provvedimento sostanzialmente, per ora, elude. L'imbarazzo è reso più marcato dal fatto che non sono mancate sollecitazioni, anche clamorose, nel corso delle audizioni presso le Commissioni e sulla stampa (voglio citare, per tutte, le dichiarazioni di fuoco rilasciate all'*Espresso* del 14 febbraio scorso dal nuovo presidente di Confitarma) e dal fatto che, nel corso dell'esame presso la IX Commissione trasporti dei documenti di bilancio, il Governo ha accolto un ordine del giorno che lo impegnava a prevedere nella legge finanziaria i finanziamenti necessari per: la conferma, nel prossimo triennio, delle misure di sgravio per il cabotaggio marittimo, in misura almeno pari all'80 per cento degli oneri contributivi, applicabili all'intera marineria, senza discriminazioni tra imprese pubbliche e private, in attesa dell'introduzione della *tonnage tax*; il finanziamento di corsi professionali per la gente di mare e per i radiotelegrafisti; il rifinanziamento della legge n. 51 del 2001; il proseguimento del programma di potenziamento dei porti, delle autostrade del mare, nonché l'attuazione della delega, già conferita al Governo, per assicurare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali.

Di tutto ciò non c'era traccia nella legge finanziaria, ma c'è pochissima traccia anche nel provvedimento collegato al nostro esame: in questo modo si mette a repentaglio la competitività del nostro sistema economico e dell'impresa marittima, bloc-

cando così, nonostante i solenni impegni assunti nei giorni scorsi a Livorno dal ministro Lunardi, lo sviluppo del cabotaggio e delle autostrade del mare.

Per quanto riguarda, poi, le fughe in avanti di questo collegato, l'esempio migliore è dato dall'articolo 6, con il quale si pretende, addirittura, di riscrivere parti fondamentali della legge n. 109 del 1994, in un percorso estremamente frazionato e confuso, iniziato con la cosiddetta legge obiettivo, proseguito con questo collegato e destinato a concludersi con la preannunciata legge di riforma della stessa legge n. 109. Su questa scelta politica così frammentaria e scoordinata, che risponde più ad una esigenza comunicativa e propagandistica che a una reale volontà di procedere concretamente in tempi rapidi ad una nuova legge organica che si collochi all'incrocio con il nuovo titolo V della Costituzione e con le prossime direttive dell'Unione europea in materia, abbiamo dichiarato, fin dall'inizio, la nostra contrarietà. Anche noi siamo convinti che sulla legge n. 109 occorra intervenire, ma non in questo modo.

Bisogna mettere insieme e confrontare le migliori esperienze fatte in questi anni, gli esiti degli strumenti normativi messi in campo, le conferenze e gli accordi di programma, le conferenze di servizio e i procedimenti unificati, tutti gli elementi della negoziazione regolata con le novità che arriveranno con la nuova direttiva europea e che sono già state determinate dall'attribuzione di nuovi poteri alle regioni. Solo così si possono riscrivere, insieme alle categorie, nuove regole finalizzate al fare, ma accompagnate dal costante rigore per le garanzie della trasparenza e della concorrenza.

Non è questo il modo con cui si approccia al problema l'articolo 6 di questo provvedimento, un articolo sconclusionato e confuso, che mette insieme le più diverse sollecitazioni allo stato grezzo, rendendo sospette, in un quadro così raffazzonato, anche norme e modifiche che, in un contesto più serio, potrebbero godere anche da parte nostra di positiva considerazione; un articolo che contiene peraltro

anche alcune norme sbagliate che abbassano le soglie di legalità e trasparenza.

Se si vuole un'altra prova della confusione in cui si dibatte in questo campo la politica del Governo, è sufficiente considerare il contenuto dell'articolo 17 di questo disegno di legge collegato e dell'articolo 25 della legge finanziaria: il primo introduce i cosiddetti programmi di riabilitazione urbana senza prevedere alcuna risorsa finanziaria, il secondo finanzia i programmi di riqualificazione urbana con uno stanziamento di 103 milioni di euro, appostati tuttavia presso lo stato di previsione del Ministero dell'interno.

Anche in questo caso i buoni propositi vengono vanificati dalla confusione, dall'improvvisazione e dalla sovrapposizione di responsabilità: peccato! La frenesia del pennarello ha fatto altre vittime.

Confusione, improvvisazione e sovrapposizione che vengono peraltro rilevate con nettezza anche dai rilievi di diverse Commissioni e in particolare dal Comitato per la legislazione, che segnala una carenza di clausole di coordinamento con la normativa vigente, uno spiccato carattere di disomogeneità, denuncia le numerose modifiche ad atti legislativi anche assai recenti, adottati nel corso di questa legislatura, indice questo di una insufficiente progettazione degli atti medesimi, e sottolinea infine che la transitorietà di norme che prefigurano interventi di riforma di ampio respiro, ai quali si fa rinvio, genera aspettative e incertezze nei destinatari delle disposizioni in questione.

Clamoroso, peraltro, si è rivelato lo scollamento tra il Ministero delle infrastrutture ed il Ministero dell'economia, manifestatosi nella falciatura che ha subito il testo del provvedimento, come modificato dagli emendamenti approvati dalle Commissioni, da parte della Commissione bilancio.

Anche per quanto riguarda l'assetto normativo e finanziario della cosiddetta legge obiettivo, ci aspettavamo che la politica degli annunci, in parte condivisibili, benché un po' ossessivi e monotematici, sulla necessità di accelerare, snellire le procedure e realizzare le grandi infra-

strutture strategiche per il futuro del paese, passasse dalle parole ai fatti, fosse coerentemente perseguita con una rigorosa selettività degli interventi e fortemente sostenuta da risorse adeguate, che si passasse insomma dalla propaganda buona per le discussioni al bar ai fatti che derivano dagli obblighi di serietà e di responsabilità che sempre devono accompagnare chi ha funzioni di Governo.

E di nuovo, anche su questo, non possiamo che manifestare la nostra profonda delusione: da un lato una delibera CIPE che è una specie di enciclopedia dei bisogni e dei bisognini infrastrutturali del paese, contenente centinaia di opere e operette, fra loro incommensurabili, senza alcuna priorità, con un costo complessivo di 126 miliardi di euro, dall'altro uno striminzito stanziamento di 2,7 miliardi, meno delle risorse stanziato nell'ultimo anno del precedente Governo; ed è assolutamente inaccettabile l'idea che qui si palesa di tentare di sopperire alla carenza di risorse mutando geneticamente e in modo indebito le funzioni delle fondazioni bancarie.

Viene confermata la sensazione, che abbiamo più volte espresso, che tutta questa storia della cosiddetta legge obiettivo si rivelerà presto un flop, buona solo a moltiplicare progetti su progetti, ma inefficace ad aprire nuovi cantieri in tempi accettabili: l'impressione, non solo nostra ma anche di autorevoli voci dell'opinione pubblica e della stampa specializzata, non certo sospetta di simpatie per l'opposizione, è che gli unici cantieri che si apriranno saranno quelli già predisposti dal precedente Governo e che il tutto sarà un operoso pantano. Ciò dimostra che non di politiche straordinarie ed eccezionali c'è bisogno, ma di pazienti, ordinarie e pervicaci politiche volte al perseguimento del risultato.

Cari colleghi, noi non siamo felici di un eventuale fallimento delle politiche di infrastrutturazione del paese; sentiamo anche noi l'esigenza di semplificare, accelerare, realizzare le opere; sentiamo che su questo occorre uno sforzo vero e serio del paese, in tutte le sue articolazioni istitu-

zionali, economiche e finanziarie, uno sforzo che vada oltre i limiti e le insufficienze di cultura dell'innovazione del sistema politico, del sistema istituzionale e del sistema delle imprese che hanno caratterizzato l'ultimo ventennio della storia italiana e che hanno talvolta frenato anche le migliori intenzioni delle diverse esperienze di Governo. Ma proprio questa consapevolezza, questa riflessione anche autocritica, ci danno forza e credibilità per avanzare proposte ed una cultura di governo che vuole essere diversa, perché migliore della vostra. Perché quei limiti e quelle insufficienze non stanno — come qualcuno, anzi, molti fra voi sembrano credere — nelle giuste preoccupazioni rispetto alla sostenibilità e alla qualità degli interventi, né in quelle relative alla trasparenza, alla correttezza e alla democraticità partecipata dei percorsi di scelta e decisione. Anzi, la nostra critica più ferma a questo provvedimento e, più in generale, alle politiche del settore della mobilità dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture che, fino ad oggi, ci avete proposto, se per un verso si appunta sul « monotematismo cantieristico », sull'eccessiva « unilaterale stradista », sull'ossessione infrastrutturale che trascurano gli elementi più sofisticati, organizzativi e logistici di una moderna politica del settore e che erano, invece, contenuti in quel piano generale dei trasporti e della logistica, adottato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001 (meno di un anno fa), considerato da questo Governo troppo ingombrante, citato il meno possibile, preso in esame in questo disegno di legge collegato solo per stanziare risorse al fine di variarlo, per l'altro verso stigmatizza con grande severità...

PRESIDENTE. Onorevole collega, la invito a concludere.

GABRIELE ALBONETTI, *Relatore di minoranza*. Concludo, signor Presidente. Come dicevo, si stigmatizza il fatto che, dietro la presunta nobiltà delle intenzioni di semplificare, accelerare, saltare procedure e ripristinare vecchi contratti si in-

travedono, con manifesta spudoratezza, ignobili tentazioni e comportamenti indecenti che ci riportano a fatti, tempi e modalità che pensavamo superati per sempre e per tutti (mi riferisco, in particolare, al ripristino degli appalti della TAV). Evidentemente, non c'è limite alla sfrontatezza e all'ebbrezza del riconquistato potere da parte di questo Governo e di questa maggioranza, che non si fermano neppure davanti al contrasto palese con gli orientamenti e le direttive europee in materia di concorrenza, né di fronte alla formale e tempestiva segnalazione dell'autorità garante della concorrenza e del mercato.

Come rispondono il Governo e la maggioranza a questi rilievi autorevolmente espressi? Con un'alzata di spalle e con la consueta noncuranza delle regole e delle leggi che è normalmente propria di un regime cesarista. A noi pare un atteggiamento...

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Albonetti.

GABRIELE ALBONETTI, *Relatore di minoranza*. Va bene, signor Presidente, allora, per le considerazioni conclusive, rinvio alla mia relazione scritta (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo e Misto-Socialisti democratici italiani*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, questo disegno di legge, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, giunge al termine di un percorso durato quasi dieci mesi; un percorso ca-