

ratterizzato, da una parte, dal ripetersi di grandi annunci: ricordiamo tutti, ad esempio, la lavagna sulla quale Berlusconi disegnava con il pennarello strade, ferrovie, porti, aeroporti e ponti; era uno dei cinque punti del contratto con gli italiani, cioè l'Italia sarà un grande cantiere. Allo stesso modo, ricordiamo le promesse fatte in ogni regione dal ministro Lunardi, il quale faceva propria qualsiasi ipotesi che veniva localmente citata.

Dall'altra parte, con il passare del tempo, è venuta a galla la verità dei fatti, cioè un grande *bluff*. Infatti, nel documento di programmazione economico-finanziaria, vengono previste risorse di molto inferiori a quelle stanziare negli ultimi anni dal governo del centrosinistra. La stessa legge Lunardi, la cosiddetta legge obiettivo, è risultata confusa, sbagliata, centralistica, inefficace. È apparsa sbagliata perché colpiva regole essenziali per la trasparenza e la correttezza degli appalti pubblici, smantellava il nuovo piano generale dei trasporti e i suoi indirizzi di sostenibilità ambientale e soffocava in un centralismo brutale i poteri di regioni ed enti locali; al tempo stesso, era del tutto inefficace. Era facile prevedere che non avrebbe funzionato.

Ora, dopo la pubblicazione della delibera CIPE, appare ormai più evidente che il Governo si è infilato in un ginepraio o, se si preferisce, per citare le parole de *Il Sole 24 Ore*, in un « operoso pantano ».

Infatti, la delibera CIPE sul programma di infrastrutture strategiche è un lunghissimo elenco confuso di opere. Prima sembravano diciannove, qualcuno ha riferito ottantotto, ma in realtà se ne possono contare più di trecento.

C'è di più: il piano delle opere è senza copertura finanziaria, in parole semplici, non ci sono soldi. Quando Lunardi parla di 125 miliardi di euro, non si riferisce ai soldi disponibili, ma semplicemente al fabbisogno necessario per realizzare il piano delle opere. La previsione programmatica 2002-2004 è di 24 miliardi di euro. Per il 2000 vi sono solo 2,7 miliardi di euro, ossia circa il 10 per cento. L'altro dato certo è che, nella legge finanziaria, il

centrodestra ha ridotto gli investimenti per le infrastrutture del 5,4 per cento, mentre dal 1998 al 2001, con i governi dell'Ulivo, c'è stato un incremento medio annuo pari al 10,6 per cento. In conclusione, nessun nuovo importante cantiere sarà aperto nel 2002.

Infatti, dopo dieci mesi, non si vede nulla di nuovo sotto il sole. Oggi — richiamo un esempio che vale più di tante parole —, il Presidente Berlusconi inaugura, in quel di Alessandria, in queste ore, l'apertura di un cantiere che è già stato predisposto dal centrosinistra. Continua ad aprire cantieri che sono stati predisposti da coloro che hanno governato precedentemente, e ciò vale anche per i tanti bandi pubblicati sui giornali, in questi giorni, riguardanti le tratte dell'alta velocità o le grandi infrastrutture: sono quelle decise e predisposte dal Governo del centrosinistra.

GIORGIO BORNACIN. L'Italia pullula di cantieri.

FRANCO RAFFALDINI. Per questo è comprensibile la relazione sovraccitata ed un po' insofferente dell'onorevole Stradella che — cito testualmente — preferisce non entrare nel dettaglio.

Il sistema dei trasporti e della mobilità è il sistema nervoso di un paese moderno. Con il Governo di centrosinistra abbiamo voluto cambiare completamente la visione che aveva accompagnato, nel passato, la concezione del trasporto in Italia. Il trasporto era considerato, per sua natura, inefficiente, costoso, produttore di deficit; un servizio dovuto, ma obbligatoriamente penoso. Il centrosinistra invece ha voluto farlo diventare un fattore di modernità, un elemento centrale dell'economia, capace di creare un valore aggiunto — pensiamo solo alla logistica —, relazioni economiche e sociali e di produrre ricchezza perché parte di un ciclo virtuoso.

Inoltre, nel passato, il sistema di trasporti era disperso e non vi era comunicazione tra le varie modalità di trasporto, tra le competenze e tra le risorse. Noi abbiamo voluto farne una rete, un sistema,

attraverso l'intermodalità che rende amiche le modalità tra loro e le mette in collegamento. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale — richiamo un esempio molto concreto —, abbiamo concentrato in capo ad un unico soggetto — in questo caso la regione — tutte le competenze e tutte le risorse, indipendentemente dalle modalità di esercizio del trasporto.

Un'altra considerazione riguarda la modernità: essa veniva considerata solo se si faceva, da una parte, l'alta velocità e, dall'altra, se si tagliavano i rami secchi. La politica dell'Ulivo, invece, è stata quella di creare un sistema ad alta capacità che unisse le grandi direttrici ai collegamenti regionali e locali, facendone un sistema, attraverso i nodi di comunicazione tra i sistemi economici locali, con l'Europa e con il mondo. Vi era, nel passato, un'idea di trasporto tra il nord dell'Europa ed il sud del mondo.

Noi abbiamo anche pensato, per la caratteristica posizione del nostro paese nel Mediterraneo, che fosse necessario sviluppare la possibilità e la capacità di intercettare tutte le merci e di interporci nei collegamenti commerciali con l'Oriente che, fino ad allora, ci avevano bypassato per giungere a Rotterdam e negli altri porti del nord; invece, abbiamo capito che avremmo potuto fare del nostro paese un punto di arrivo e di successivo smistamento di quelle merci per il cuore dell'Europa.

Questo abbiamo fatto, dandoci delle priorità: ciò che può essere trasportato su acqua, vada su acqua; ciò che non può essere trasportato su acqua, vada su ferro; ciò che non può essere trasportato né su acqua né su ferro, vada su strada. Queste erano le priorità chiare, in un quadro imprescindibile. Potremmo definirli i quattro punti cardinali: le città e le aree urbane, la rete del sistema paese, l'Europa e il Mediterraneo.

Da qui il piano generale dei trasporti e della logistica, che non fu un'esercitazione accademica, ma una legge frutto di un lungo lavoro, di una visione moderna, innovativa, europea. Esso partiva da una diagnosi del settore dei trasporti in Italia,

caratterizzato, in passato, da uno squilibrio tra le modalità, da uno squilibrio territoriale tra nord e sud, da una congestione nel cuore delle città e in molte direttrici, da inquinamento grave e sicurezza sempre bassa, da vincoli organizzativi e gestionali. Si trattava, insomma, di un sistema vulnerabile, connotato da una struttura imprenditoriale debole, da mancanza di coordinamento, da gravi carenze nelle procedure per la realizzazione e la gestione delle infrastrutture.

Tutto ciò si traduceva in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del paese e, nel contempo, in un fattore di blocco dei processi di sviluppo indispensabili per le aree più arretrate. Per questo, il piano generale dei trasporti suggerisce di operare sia sul piano dell'offerta sia su quello della domanda, sulle infrastrutture e, soprattutto, sull'efficienza, sulla ricerca, sull'innovazione tecnologica, sulla modernità gestionale ed organizzativa, sulla logistica, sulla concorrenza, sulla capacità di impresa, con i connotati industriali delle imprese vere e proprie, tenendo conto della sostenibilità, della sicurezza, del riequilibrio territoriale, dell'integrazione con l'Europa e del ruolo essenziale del Mediterraneo. E questi sono gli stessi temi sui quali occorre concentrare il monitoraggio continuo del sistema dei trasporti.

Ma mi sono volutamente soffermato su questa visione di insieme, di strategia, di quadro, che è stata costruita con il lavoro prezioso ed intelligente di professionisti, di operatori, delle regioni, degli enti locali, di bravi funzionari pubblici, perché nei provvedimenti di questo Governo non vedo una visione sottostante altrettanto chiara e compiuta, diversa magari, ma alta, di respiro, robusta.

Non solo non vedo un progetto strategico per il futuro del nostro paese ma colgo, invece, un approccio confuso, fatto di scelte a volte gravi, a volte sbagliate, a volte insufficienti.

Penso, ad esempio, all'economia marittima. Ma andiamo nel dettaglio. La mancanza di idee e l'approssimazione si accompagnano a scelte che metteranno in ginocchio l'economia marittima, se non

verranno corrette: sono state tagliate le risorse che, dalla finanziaria dell'Ulivo, erano state destinate al cabotaggio marittimo ed erano state estese all'intera marineria, senza discriminazione tra pubblico e privato, in attesa dell'introduzione della *tonnage tax*; è stato tagliato il finanziamento ai corsi professionali per la gente di mare e per i radiotelegrafisti; non è stata rifinanziata la legge n. 51 del 2001; non vi è un serio programma di potenziamento dei porti, delle autostrade del mare, del potenziamento infrastrutturale; non è prevista l'attuazione della delega già conferita al Governo per l'autonomia finanziaria delle autorità portuali.

Penso, secondo dettaglio, alle aree urbane, alla situazione che milioni di cittadini hanno vissuto nelle settimane scorse, in cui si unisce congestione ad inquinamento, a problemi della salute; il problema del trasporto rapido di massa, il rinnovo del parco autobus, il lancio finalmente dei piani urbani della mobilità, uno strumento nuovissimo inserito nella legge, individuato dal centrosinistra, che faccia sì che non venga magari finanziata la singola opera, ma il progetto complessivo che i sindaci delle città si danno per la mobilità urbana.

Penso, terzo dettaglio, al piano degli interporti, che si sta diluendo, in tantissime altre proposte, in allargamento a finanziamenti vaghi su non definiti centri merci, su capannoni, su magazzini. Bisogna completare il piano degli interporti in Italia, punto e basta.

Penso all'attuale articolo 8, ex articolo 6, sulle ferrovie, nel quale si ripropone di affidare per legge ai vecchi concessionari, con vecchi patti e condizioni, l'effettuazione di lavori a trattativa privata, ritornando indietro nel tempo ai momenti di uno dei più grandi scandali d'Italia. L'abbiamo guardata bene questa vicenda; la studiammo, abbiamo fatto anche delle audizioni; ebbene, lì si prevedeva che il 60 per cento spettasse alla parte privata (il *project financing*) ed il 40 per cento a quella pubblica. A distanza di qualche anno che cosa era successo? Che il 98 per cento delle risorse le mettevano le Ferrovie

dello Stato, mentre i privati mettevano il 2 per cento. Quindi, con una quota del 2 per cento sarebbero poi diventati proprietari della rete i privati, ai quali i treni delle Ferrovie dello Stato avrebbero dovuto pagare il pedaggio. Questa è la situazione: una situazione che non è decorosa, rispetto alla quale la stessa autorità della concorrenza e del mercato ha scritto un documento molto preciso, ovvero che questo articolo contrasta con le normative europee sulla libera concorrenza.

Penso alla grande priorità di questi giorni, di queste ore: mi riferisco al comparto dell'autotrasporto, per il quale, per il dilettantismo del ministro Tremonti, sono stati persi otto mesi e si sono presi in giro gli autotrasportatori sul *bonus* fiscale di cui l'Unione europea vuole la restituzione. È stato loro raccontato che vi sarebbe stata la prescrizione; sono già passati cinque anni, ma si sapeva che in questi casi si applica la legge europea (che parla di dieci anni) e che, quindi, non vi è stata prescrizione. Li si è illusi. Oppure li si è illusi dicendo: non saremo mai capaci, è impossibile effettuare il prelievo, state tranquilli, non pagherete. Li hanno imbrogliati e nello stesso momento le cartelle sono già pronte. Infatti, il ministro Tremonti ha predisposto la circolare e ha pronte le cartelle; le tiene lì.

Entro il 31 marzo scade il tutto; nelle prossime ore il Presidente del Consiglio deve, a nostro parere, convocare le associazioni degli autotrasportatori ed offrire una soluzione. Certo, non quella che ha adottato al vertice di Laeken, dove ha cercato di scambiare l'autorità per la sicurezza alimentare di Parma con la proroga degli ecopunti, cioè a svantaggio degli autotrasportatori italiani nei confronti dell'Austria.

Su tutti questi punti noi presenteremo, con degli emendamenti, le nostre controproposte alternative. Insomma, da qualunque parte lo prendiamo, questo provvedimento non va; non perché non piace al centrosinistra, ma perché non risponde alle esigenze dei settori più vitali del nostro paese e non darà risposte ai cittadini italiani. Non ci sono in questo prov-

vedimento le città, le aree urbane, non c'è l'Italia, non c'è l'Europa, non c'è il Mediterraneo. È diletterismo (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevole Viceconte, è a tutti noto che il Governo, fin dall'inizio del suo mandato, ha assegnato al programma per l'ammmodernamento delle infrastrutture in Italia una priorità che potremmo definire assoluta. A questo proposito, e se mai ve ne fosse bisogno, basta riferirsi alle dichiarazioni rese qualche giorno fa dal Presidente del Consiglio durante la sua recente visita in Ungheria e, ancora sabato, tra gli industriali convenuti a Manfredonia, per apprezzare la determinazione con cui il Governo affronta questo tema complesso e vitale per il paese, mantenendo, peraltro, inalterati gli impegni presi con gli elettori durante la campagna elettorale per le elezioni del maggio scorso.

Nel paese è diffusa la comune consapevolezza, amico Raffaldini, che l'insoddisfacente stato delle infrastrutture italiane ha molte cause e due importanti conseguenze. Tra le principali cause credo valga la pena di ricordarne qui alcune. La prima: la bizantina complessità del corpo delle leggi che attengono ai lavori pubblici le quali, lungi dall'assicurare organicità e trasparenza agli interventi, si ripiegano in infiniti rivoli di autorizzazioni e controlli che, all'atto pratico, perpetuano solo un oscuro potere interdittivo delle molte autorità preposte a controlli e verifiche, nonché l'inazione di una burocrazia, in particolare quella periferica, sempre lenta, farraginoso e spesso autoreferenziale. La seconda: gli ingiustificabili ritardi dei governi dell'ultimo decennio più impegnati ad annunciare enormi programmi di infrastrutture o ad emanare leggi fariseicamente garantiste, piuttosto che ad assicurare le necessarie risorse economiche, almeno agli interventi che noi considera-

vamo più urgenti. Tra le cause ricordo ancora una troppo lunga stagione di attività della magistratura che dopo avere meritoriamente eliminato sacche importanti di malaffare ha proseguito, indiscriminatamente e con particolare accanimento investigativo, i controlli verso l'industria italiana delle costruzioni, alimentando così, da un lato, il convincimento, nella pubblica opinione, che il malaffare fosse generato unicamente da essa e, dall'altro, che la vera soluzione del problema della corruzione fosse, all'atto pratico, sospendere la realizzazione delle opere di cui, tuttavia, il paese aveva ed ha un disperato bisogno. Altro elemento da denunciare è la schizofrenica attività delle organizzazioni ambientaliste che, a causa di una visione minimalista pienamente condivisa dal precedente Governo di centrosinistra, consideravano insopportabile la realizzazione di qualsiasi infrastruttura per l'impossibile dogma dell'impatto ambientale uguale a zero, salvo darsi poi della mancanza di acqua potabile nel sud, ovvero dell'eccessivo uso di mezzi gommati, dopo aver combattuto, in ogni modo, perfino la realizzazione di nuove ferrovie.

Come prima ho anticipato, mi sembra che le conseguenze principali di tale mancanza di interventi, specie nell'ultimo decennio, siano sostanzialmente due, e su queste, cari colleghi della sinistra, dovrete tutti convenire; innanzitutto, vi è un'obsolescenza delle infrastrutture esistenti, obsolescenza che ha comportato un prezzo altissimo a carico dei cittadini di tutto il paese, e che ha toccato con una gravità tutta particolare quelli che vivono nel Mezzogiorno, colpiti da carenze in settori vitali come quello dell'approvvigionamento idrico e del trasporto ferroviario.

In secondo luogo, i ritardi nella realizzazione delle infrastrutture hanno comportato gravi difficoltà nel mantenimento di un soddisfacente grado di competitività del sistema Italia, sia a livello europeo sia a livello internazionale, proprio nel momento in cui è divenuta evidente ed ine-

vitabile la globalizzazione dell'economia in seguito all'analoga trasformazione dei mercati.

Per mantenere fede ai propri impegni l'attuale Governo deve quindi non solo procedere ad un'attenta ed efficace programmazione delle opere da eseguire, ma preliminarmente porre mano, altresì, all'eliminazione delle strozzature che rallentano o impediscono l'avvio effettivo delle opere.

Bisogna in questo caso dare atto — lo dico a lei, signor sottosegretario — che il ministro ha avuto la capacità, in termini di tempestività e di coerenza, di porre in essere atti di Governo qualificanti, specialmente sul piano programmatico. Il varo della legge delega, la legge obiettivo del dicembre 2001, ed il primo programma per le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale approvato dal CIPE il 21 dicembre dello scorso anno, rappresentano tappe non solo perfettamente organiche all'azione del Governo in materia di infrastrutture, ma anche espressione concreta di una nuova stagione che tende a soddisfare le speranze dei cittadini ed a ridare prospettive ed orgoglio all'industria italiana delle costruzioni, troppo mortificata, come ho già detto, dalle circostanze del passato decennio.

Il disegno di legge che stiamo discutendo, e che ci accingiamo ad approvare, è un ulteriore importante tassello di quel complesso mosaico destinato al rilancio delle infrastrutture italiane. La sua struttura complessiva appare armonica e coerente con i provvedimenti già assunti in materia dal Governo, ed essenziale in molte sue parti per consentire il sollecito avvio dell'ambizioso programma di opere varato dal CIPE.

In questo quadro si colloca — nell'ambito del provvedimento — anche la parte concernente le disposizioni per l'aggiornamento del piano generale dei trasporti e della logistica, nonché per l'accesso al sistema informatico dei trasporti. Non posso non osservare che è la prima volta che un atto programmatico così essenziale per lo sviluppo economico del paese e per la qualità della vita dei cittadini trova un chiaro

supporto finanziario e, addirittura, una stringata cadenza temporale della previsione di spesa, destinata a renderlo dinamicamente adeguato alle mutevoli necessità del settore e dell'economia nazionale.

Vorrei qui ricordare che il primo piano dei trasporti fu elaborato intorno al 1987. Da allora si sono succedute molte ristesure ed aggiornamenti del piano stesso. A tale incombenza furono chiamate di volta in volta le migliori risorse tecniche e scientifiche italiane, ma il risultato non cambiò mai. Il piano sembrava inesorabilmente destinato ad essere una sorta di libro dei sogni, con un prezzo altissimo posto a carico dell'economia del paese e della vita quotidiana dei cittadini, come ben sanno i colleghi della Commissione trasporti.

Con le premesse che ho già illustrato, sono certo che il programma delle infrastrutture, necessario per l'armonico sviluppo dell'Italia, troverà non solo concreta attuazione ma anche il più rigoroso rispetto della logica interdipendenza delle opere.

Signor sottosegretario, vorrei richiamare un grave esempio che ci giunge da una recente passato: è inutile realizzare uno dei più grandi porti *container* dell'Europa, quello di Gioia Tauro, senza dotarlo, contemporaneamente, dell'indispensabile collegamento ferroviario alle reti italiana ed europea.

Il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti attivato da diversi anni presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assunto, per le sue caratteristiche tecniche e per la sua potenzialità di elaborazione, interesse crescente per le autorità locali e gli operatori del settore. Appare, quindi, di particolare utilità consentire l'accesso, anche a titolo oneroso, di soggetti terzi alla potenzialità elaborativa e ai dati di base disponibili nel SIMPT, nonché provvedere ai fondi necessari per aumentarne la dotazione in termini di risorse umane e di risorse tecnologiche.

Anche in un recentissimo studio del CNEL è stato posto in evidenza il grave ritardo infrastrutturale del nostro paese nei confronti dei più importanti partner europei (e, a tal proposito, richiamo tale

studio). Considerando pari a 100 la dotazione media europea di infrastrutture (trasporti, energia, telecomunicazioni ed anche istruzione), Germania, Francia e Inghilterra si collocano tutte sopra tale media, mentre l'Italia è solo a quota 95, precedendo in tal modo la Spagna. Non è, quindi, possibile trascurare la constatazione che nello stesso ordine si trovano i livelli di sviluppo economico dei paesi analizzati.

Tuttavia, proprio la vastità del problema e il troppo ritardo finora accumulato fanno considerare assolutamente irrealistica l'ipotesi che l'intero sforzo economico necessario al miglioramento delle infrastrutture possa essere posto a carico esclusivo dello Stato e questa è la novità di questo Governo. È indispensabile, dunque, chiamare a tale impegno — come negli altri paesi — anche le risorse private, se si vuole centrare l'obiettivo non solo della realizzazione delle opere ma anche della loro esecuzione in tempi e costi certi, con una qualità garantita e nell'interesse della comunità nazionale.

Già conosciamo il contenuto della delega ottenuta dal Governo per mezzo della legge obiettivo e sappiamo che il coinvolgimento delle risorse private sarà codificato nella futura legge delegata attraverso i due istituti della finanza di progetto (comunemente definita *project financing*) e del contraente generale (*general contractor*). Questi due istituti appaiono, quindi, appropriati perché i provvedimenti contenuti nel disegno di legge sottoposto oggi all'approvazione di questo ramo del Parlamento possano introdurre novità al fine della realizzazione delle infrastrutture di cui tutti ci preoccupiamo.

È sotto gli occhi di tutti quanto sia carente la legge n. 109 del 1994. Essa appare disincentivante per le risorse private: infatti, pur introducendo la finanza di progetto, nella sostanza ricalcando le orme dell'istituto della concessione già regolato da un vecchissimo regio decreto del 1895, il n. 350, e poi facendo riferimento all'esperienza anglosassone, la assoggetta ad una serie di procedure e norme che la rendono burocraticamente

incerta, inutilmente vessatoria ed assai poco remunerativa. In queste circostanze non si vede perché un privato avrebbe dovuto prendere in seria considerazione la possibilità di sostituirsi all'amministrazione pubblica per finanziare, costruire e gestire un'opera di pubblico interesse in assenza di incentivi economici e di provvidenze che limitino il suo rischio solo a quello ragionevole dal punto di vista imprenditoriale.

Proprio in questa linea si colloca, dunque, la modifica della legge n. 109 che elimina l'assurda griglia di date rendendo libera durante tutto l'esercizio annuale, sia da parte delle amministrazioni concedenti, sia degli operatori privati, la possibilità di accedere alle procedure per la finanza di progetto. A vantaggio della trasparenza e della concorrenza la norma modificata nel presente disegno di legge fissa l'obbligo della notorietà delle proposte avanzate da parte di operatori privati affinché sulle stesse possano convergere, sia pure entro un determinato periodo di tempo dalla notorietà, ulteriori proposte — come è evidente — ad esclusivo vantaggio dell'amministrazione pubblica.

Signor sottosegretario, il lavoro, qualche volta anche farraginoso ma attento, dei parlamentari delle Commissioni competenti impegnate nell'esame del testo di legge ha consentito la formulazione di alcuni emendamenti che integrano e migliorano l'articolato proposto dal Governo. In particolare vorrei richiamare in questa sede, perché mi sembrano importanti per contenuto e per equilibrio, gli emendamenti relativi alle modifiche della citata legge n. 109, che riguarda i compiti dell'autorità dei lavori pubblici, nell'ottica di rendere il funzionamento della stessa autorità più aderente alle necessità degli appalti e delle nuove metodologie decise dal Governo per accelerare l'esecuzione delle opere pubbliche, nonché gli emendamenti relativi all'estensione delle modifiche introdotte all'articolo 37-*bis* della legge n. 109 anche a quelle proposte di finanza di progetto già ricevute dalle amministrazioni aggiudicatrici ma non an-

cora istruite ed al recupero del cosiddetto *first refusal* nella fase di selezione concorrenziale di un *promoter*.

A questo punto, signor sottosegretario, mi sia consentito di dedicare qualche battuta ad un altro obiettivo a parer mio così ingiustamente contestato all'interno di questo disegno di legge. Mi riferisco al vecchio articolo 6. Come è noto l'articolo 131 della legge finanziaria per il 2001 aveva annullato, tanto inopinatamente quanto incostituzionalmente, i contratti per l'esecuzione delle tratte ferroviarie ad alta velocità Genova-Milano e Milano-Verona. A tale riguardo bisogna capirsi ed entrare nel merito, non mandare solo messaggi trasversali, perché noi vogliamo realizzare le opere con grande trasparenza.

La motivazione di quella norma apparve subito paradossale. Infatti, il Governo di centrosinistra faceva riferimento, da un lato alla necessità di ripristinare, per queste tratte ferroviarie non ancora iniziate, le condizioni di rispetto delle norme sulla concorrenzialità stabilite dalle direttive europee e recepite nell'ordinamento italiano, e dall'altro alla necessità di ricorrere al mercato per economizzare sugli importi esposti nelle convenzioni dei *general contractor*: nulla di più falso.

Le convenzioni in argomento erano legittime in quanto furono perfezionate tra gli anni 1991 e 1992, prima, dunque, che entrasse in vigore la direttiva comunitaria n. 38 del 1993, che assoggettava alle norme di concorrenza anche il settore dei trasporti, fino a quel momento rientrante tra quelli denominati, per l'appunto, esclusi. In tal senso, si pronunciò qualche anno più tardi proprio quell'autorità che, oggi, esprime il proprio avviso contrario alla norma contenuta nell'articolo 6 del disegno legge al nostro esame.

È appena il caso di ricordare che, comunque, le convenzioni per l'alta velocità prevedono un ampio ricorso al mercato, poiché contengono l'obbligo per il *general contractor* di appaltare a terzi non meno del 40 per cento delle opere eseguite. Per quanto concerne, poi, i prospettati risparmi sugli importi delle opere, continuare a sostenere questa tesi sembra

solo un'offesa al buon senso e all'esperienza concreta sull'andamento reale del mercato dei lavori pubblici.

È, purtroppo, storia recente — e, in particolare, di questi ultimi anni di crisi — la constatazione dell'attitudine di alcuni contraenti privati, disposti ad accettare contratti con la pubblica amministrazione a prezzi inferiori a quelli di mercato, contando sull'approssimazione con cui i progetti sono spesso redatti e sulle difficoltà e sui ritardi con cui la stessa amministrazione è in grado di risolvere la crescente massa di difficoltà frapposte da organismi locali all'esecuzione delle opere di pubblica utilità. Tutti questi rischi sono, viceversa, ricompresi tra quelli che i *general contractor* devono assumersi in forza dell'obbligazione prevista nelle convenzioni.

Tuttavia, per uno Stato serio ed internazionalmente valutato, appare davvero improprio contare per legge su tali comportamenti di un'imprenditoria più furba che qualificata, tentando di lucrare con prezzi fuori mercato sugli importi destinati alla realizzazione di opere riconosciute di primario interesse per il paese ed inserite in accordi internazionali.

Rimangono ancora dubbi sull'incostituzionalità di quella legge, che interviene a modificare un contratto privato, lasciando sulle spalle dell'amministrazione pubblica gli inevitabili oneri connessi alla rescissione delle convenzioni, senza colpa del contraente privato.

Le riserve e le richieste di danni avanzati dai *general contractor*, lo sappiamo tutti, superano, ad oggi, i pretesi e gli ipotetici risparmi provenienti da un confronto concorrenziale. Ho voluto fare questa puntualizzazione perché su questo fronte si dicono tante cose, spesso fuori luogo, e non si approfondisce con chiarezza l'intera materia.

Infine, mi sembra che siano di assoluto rilievo le disposizioni relative allo sviluppo del trasporto ferroviario di merci: sia i piani nazionali sul trasporto che il libro bianco dell'Unione europea mettono l'accento sulla necessità assoluta di sviluppare l'intermodalità e, quindi, dare grande impulso al trasporto merci su ferro.

Questa è la prima volta, nella storia del nostro paese, che l'intermodalità riceve un impulso forte, attraverso risorse mirate e programmi lungimiranti. Su questo impianto legislativo non potrà mancare anche il consenso degli operatori privati, nazionali ed europei, che registreranno con soddisfazione ed interesse l'allineamento dell'Italia agli standard già adottati dai più importanti paesi dell'Unione.

Il disegno di legge prevede interventi finanziari a sostegno sia del servizio sia dell'acquisto di carri ferroviari, casse mobili e *container* affrontando, in tal modo, organicamente l'intera materia. Non v'è dubbio che, in prospettiva, i benefici di questa iniziativa assunta dal Governo si manifesteranno non solo in termini di aumento della competitività delle merci da e per l'Italia, con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno, ma anche in termini di maggiore sicurezza delle autostrade e di riduzione del carico inquinante connesso alla diminuzione degli autotreni impegnati sulle strade nazionali.

È, quindi, auspicabile che anche il Ministero dell'ambiente possa condividere le finalità di questa norma, affiancandosi al Ministero delle infrastrutture nel sostegno economico alla intermodalità.

In conclusione, mi auguro che la laicità di queste considerazioni, la loro diretta connessione con gli aspetti più squisitamente tecnici e la cura che ho posto nel rilevare lo stretto legame esistente tra le disposizioni previste in questo disegno di legge, lo sviluppo economico del paese e la qualità di vita dei cittadini, possano costituire un contributo valido per far considerare questo provvedimento non come un atto di parte, ma come un dovere di alto profilo democratico verso tutta la comunità nazionale.

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

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI (ore 16,55)

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, spero che, nel corso del dibattito

parlamentare, sia possibile lavorare per apportare quelle modifiche sostanziali che, a nostro avviso, sono necessarie relativamente ad un provvedimento in alcune parti molto carente.

Dopo aver ascoltato l'introduzione dell'intervento dell'onorevole Stradella, mi è sorto qualche dubbio, senza aver compreso cosa, in realtà, lo abbia fatto innervosire. In tal modo, l'onorevole Stradella è riuscito a non difendere il provvedimento e a parlare solo di cose generali. Io, al contrario, intendo soffermarmi sul merito del provvedimento, in quanto parliamo della condizione concreta di molte imprese, di donne e uomini del nostro paese. Si parlava degli autotrasportatori che possono non disporre di misure fondamentali per il loro lavoro, si parla dei dipendenti del trasporto aereo che possono essere colpiti da misure serie dal punto di vista occupazionale, si parla dei dipendenti della flotta — ed io mi soffermerò in particolare su ciò — che sono colpiti dalle disposizioni di questo provvedimento. Quindi, vorrei soffermarmi sul merito del provvedimento.

Del resto, gli emendamenti che abbiamo presentato in Commissione e che presenteremo in aula delineano una strategia, una nostra idea, relativamente al trasporto e alle infrastrutture del nostro paese.

L'onorevole Sanza ha parlato con toni apprezzabili, facendo un atto di fede sul fatto che le infrastrutture si realizzeranno, in quanto ciò rappresenta una priorità del Governo. Tuttavia, se leggiamo non le posizioni dell'opposizione, ma la relazione allegata al provvedimento del CIPE, viene confermata, anche in questo caso, l'assoluta mancanza di risorse per la realizzazione di quelle infrastrutture.

D'altra parte, anche le pensioni ad un milione costituivano una priorità di Governo, ma se non si prevedono le risorse, le conseguenze saranno simili. Infatti, neppure la metà delle risorse che il ministro ritiene debbano esserci, come intervento pubblico, per realizzare le infrastrutture

strategiche del nostro paese è contenuta nei provvedimenti finanziari che discutiamo. Sono parole!

Penso, poi, che sia sbagliata la scelta di riassegnare direttamente ai consorzi precedenti le concessioni per le tratte dell'alta velocità, a differenza di quanto era stato stabilito con la legge finanziaria per il 2001. Su questo aspetto si possono fare diverse considerazioni. Io ho, soprattutto, un timore: decidendo questa misura dopo la presa di posizione dell'autorità garante della concorrenza e del mercato, invece che accelerare, noi rallentiamo ulteriormente i tempi di realizzazione delle opere, perché ci infiliamo o rischiamo di infilarci in un contenzioso da cui può essere difficile uscire. Infatti, noi assegniamo nuovamente concessioni tolte con una legge e risalenti al 1992, su opere per le quali non sono ancora iniziati i lavori. Ho esaminato una relazione del ministero su questo aspetto: avendo fatto l'assessore ai trasporti della regione Liguria, mi sono occupato direttamente del terzo valico della linea Genova-Milano. In quel caso, le opere non sono iniziate, ma sono stati fatti alcuni interventi funzionali alla progettazione. Quindi, se noi motiviamo in tal modo la scelta, c'è il rischio reale di rallentare, invece che accelerare, la realizzazione di opere importanti del paese.

Vorrei affrontare un aspetto che a mio parere rappresenta il più grande buco nero di questo provvedimento. Diversi interventi hanno fatto cenno al problema ed anche l'onorevole Raffaldini lo ha sottolineato: si tratta di un buco nero su un aspetto importantissimo per l'economia del paese e su cui davvero si potrebbe accelerare il cambiamento. A cosa mi riferisco? Mi riferisco al tema del riequilibrio modale — come si dice in gergo — del sistema italiano dei trasporti. Sappiamo che non è una questione che riguarda gli specialisti; il termine utilizzato, forse, può farci pensare ad un problema di specialisti. Sappiamo, invece, che parliamo delle persone asfissiate nelle città, durante gli ultimi mesi, da una condizione di grave inquinamento e, quindi, del trasporto rapido di massa delle persone; parliamo del

nostro sistema economico e, quindi, del modo migliore per trasportare le merci, delle autostrade intasate dai TIR, della pericolosità delle nostre autostrade. Parliamo di tutto ciò e, quindi, di temi molto concreti.

Uno degli elementi principali per il riequilibrio del trasporto in un paese come il nostro è il mare. Ne parliamo tutti; l'Italia è piena di convegni in cui si parla del mare come grande risorsa e delle autostrade del mare come grande opportunità per il riequilibrio modale del trasporto nel nostro paese. Il ministro ha partecipato a convegni sul tema, anche recentemente. Nel concreto c'è il fatto che con questo provvedimento si fa un'operazione esattamente opposta. È vero o no? Onorevole Stradella, credo di non portare argomenti ideologici; credo di dire cose concrete. Confido che lo riconosciate anche voi. Oppure è l'opposizione che inventa argomenti polemici? Qui, davvero, si fa un serio passo indietro e — ripeto — spero che lo riconosciate. Si parla tanto di autostrade del mare e, in conclusione, con questo provvedimento mettiamo completamente fuori mercato la nostra flotta di cabotaggio: la protagonista delle autostrade del mare. È una nostra invenzione o è così? Inoltre, questo provvedimento opera un ridimensionamento complessivo dell'intero intervento a sostegno dell'economia del mare. Spero che la maggioranza e il Governo avviino una riflessione seria a questo riguardo: davvero, non mi sembrano questioni dettate da un'opposizione pregiudiziale; si tratta di questioni serie e concrete, perché siamo di fronte ad un provvedimento che determina un'inversione di tendenza negativa rispetto a quanto accadeva in precedenza.

Negli ultimi anni, credo questo sia innegabile, attraverso una serie di misure si è determinato un cambiamento, che è davanti agli occhi di tutti: ci sono i numeri. I porti sono diventati più competitivi, anche rispetto ai porti del nord che in molti casi erano privilegiati dalla Comunità europea: qui vi è stata un'azione seria, che non vede l'« Europa matrigna », ma in cui si partecipa da protagonisti in una

discussione dentro l'Europa. Inoltre, si è ricostruita una flotta di bandiera che non c'era più. In definitiva: porti diventati competitivi, flotta di bandiera che non c'era più e potrei aggiungere il ruolo positivo costituito dal carico di lavoro registrato dai nostri cantieri navali. Sono tutte questioni non astratte, ma che riguardano l'economia concreta del paese, l'occupazione e il contributo concreto alla competitività complessiva del sistema Italia.

Noi avremmo la necessità di rafforzare il cambiamento determinatosi in questi anni, non di tornare indietro. Invece, sta succedendo il contrario di quello che si dovrebbe fare e ciò si sta verificando con questo provvedimento. Mi riferisco al fatto che questo disegno di legge contiene un taglio radicale alle misure di sostegno che funzionavano fino al 31 dicembre 2001, il che è finalizzato a diminuire il costo del lavoro dei marittimi sulla flotta di cabotaggio, pubblica e privata. Mentre in precedenza, si defiscalizzava l'80 per cento di questi costi degli ultimi tre anni — questa è la pesante eredità? C'è, invece, una positiva eredità dei governi di centrosinistra, che è quella di cui parlavo prima —, con il provvedimento in esame ora si riduce questo taglio al 43 per cento: in altre parole, si dimezza il taglio. Queste non sono questioni astratte, non sono misure indolori. Come già annunciato e comunicato, ciò determinerà la perdita di posti di lavoro e spostamenti in altri paesi delle sedi operative delle società armatoriali perché si iscriveranno ai registri internazionali e la condizione per questa iscrizione è quella di avere le sedi operative in altri paesi. Quindi, vi è una perdita di posti di lavoro qualificati in ragione di questo provvedimento.

In secondo luogo, si tagliano completamente le risorse per la formazione dei marittimi italiani. Non è una questione indolore, non è una questione astratta, ma vuol dire che una gran parte dei marittimi italiani non conseguiranno la condizione professionale per imbarcarsi sulle navi e quindi non potranno farlo, diminuendo ancora di più la quota di occupati italiani

nella marineria. Non si tratta di un'invenzione dell'opposizione, ma un fatto concreto di questo provvedimento.

Come vedete, si tratta di un'emergenza seria e spero che almeno su questa il Governo e la maggioranza vogliano dare una risposta, perché su questo punto siamo davvero ad un'emergenza, non solo ad un ritorno indietro. Domani, se rimarranno queste misure, succederanno cose gravi nel paese per l'occupazione, per l'economia e così via.

Per terminare su questo punto, la critica di fondo che facciamo è che il complesso delle azioni ci fa fare un passo indietro sul tema generale dell'economia del mare. Infatti, per i porti si sceglie nuovamente la distribuzione a pioggia. Una delle ragioni della riacquistata competitività dei nostri porti a livello internazionale è il fatto che negli ultimi anni si sono concentrati gli investimenti su pochi porti e non su 160, come accadeva in tempi passati. Questo ha reso più competitivi i nostri porti, rispetto ai grandi porti del nord. Con le misure che assumete, scegliete di nuovo di disperdere gli investimenti a pioggia.

Sugli interporti, le poche risorse che sono a disposizione, dovrebbero servire per concludere alcuni, pochi interporti che rappresentano nodi fondamentali nella catena logistica del movimento delle merci nel nostro paese. E voi cosa scegliete? Scegliete non di aumentare le poche risorse a disposizione — e, quindi, di dedicarle anche ad altro —, ma di disperderle. Scompare una strategia che teneva assieme un'idea sull'economia del mare. Questa è la critica di fondo che facciamo a questo provvedimento. Con gli emendamenti presentati pensiamo di poterlo correggere insieme, in primo luogo rispondendo all'emergenza che avete determinato con le misure di taglio sulla flotta.

Inoltre, segnalo alla maggioranza, al Governo ed ai colleghi un altro punto su cui, secondo me, dovrete fare una piccola riflessione. Dicevate che correggete la legge obiettivo per la parte riguardante il rapporto con le regioni. Ricordo che, durante il dibattito parlamentare, di questo argo-

mento non avete voluto sentir parlare. Noi ne abbiamo parlato moltissimo, ma voi vi siete chiusi le orecchie. Questo ha fatto sì che voi, per evitare il ricorso delle regioni, abbiate dovuto fare quel lunghissimo è un po' ridicolo elenco di opere strategiche, poiché tutti sappiamo che quando tutto è strategico, niente è strategico. Finalmente ora correggete. In una serie di misure elencate in questo provvedimento avete corretto norme precedenti che prevedevano un rapporto con le regioni, con gli enti locali e con le Commissioni parlamentari. Questa parte l'avete cancellata; penso, per esempio, alle decisioni relative agli investimenti nei porti, all'articolo 9 della legge n. 413, dove era scritto: «... sentite le regioni». Voi l'avete cancellata!

Potrei usare un argomento polemico perché nei congressi annunciate alcune iniziative e nei provvedimenti concreti ne attuate altre. Vi pregherei, affinché non dobbiate nuovamente tornare indietro su questi punti, ed in primo luogo perché è giusto, di correggere. Facciamo in tempo a correggere e a ritornare ad un rapporto corretto e giusto con le regioni, gli enti locali e le Commissioni parlamentari. Un'altra caratteristica di questo provvedimento è appunto quella di centralizzare molto. Centralizzare, a volte, non è giusto e non è neppure utile ad una maggioranza che vuole seriamente governare il paese (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in Commissione questo provvedimento è stato oggetto di una discussione a volte animata ed accesa, accompagnata anche — da parte di qualcuno — da qualche accento polemico ed impuntatura. Ora questo disegno di legge è giunto finalmente in aula, arrivando — come dire — quasi alla fine del suo *iter* procedimentale, a mio avviso nel peggior modo possibile.

Non è un problema di maggioranza, di Governo o di rapporti con l'opposizione, ma di buon senso politico.

La prima osservazione, anzi la prima domanda, che mi sono posto leggendo questo provvedimento — anche dopo le modifiche introdotte dalla Commissione o, comunque, dalla maggioranza di essa — è se con questo provvedimento si è voluta riscrivere la legge Lunardi poiché, a qualche settimana dall'approvazione della cosiddetta legge obiettivo, la mia impressione è che si voglia riscrivere quella legge, che questo Parlamento, a maggioranza, ha approvato qualche tempo fa. Risulta, quindi, evidente che il Governo e la maggioranza hanno capito che quella legge era sbagliata. Poi c'è qualcuno della maggioranza che dice che si è voluto cambiare perché, nel frattempo, è stato modificato il titolo V della Costituzione.

Innanzitutto, il referendum popolare che ha approvato la riforma del titolo V della Costituzione si è svolto nell'ottobre dell'anno scorso, quindi il tempo c'era. Oggi siamo già al mese di marzo, quindi sono passati quasi sei mesi.

Se vi sono, inoltre, norme riservate alla competenza esclusiva delle regioni — lo dico al Governo e alla maggioranza — mi domando il motivo per cui si debbano modificare alcune norme (entrerà successivamente nel merito della questione) con una legge dello Stato.

Ritorno sempre sul solito argomento: si parla di federalismo, ma nella sostanza politica non c'è alcun rispetto per il federalismo, per i comuni, le province e le regioni come, ancora una volta, questo testo dimostra. Ne abbiamo avuto una sorta di conferma con il congresso della Lega tenuto ieri, nel quale sono state affermate varie cose insensate e mi assumo la responsabilità politica del giudizio politico che esprimo in questa sede (mi dispiace che non sia presente alcun deputato del gruppo della Lega; è evidente che l'interesse si ha solo per l'articolo 13 del testo della Commissione su cui tornerò successivamente con riferimenti molto seri e chiari, onorevole sottosegretario). Alla fine, non riscontro tutto questo interesse

per il federalismo se non per qualche comune governato dalla Lega; questa è la sostanza!

La prima impressione che si ricava dalla lettura del testo in esame, approvato in Commissione, è il suo evidente carattere frammentario ed il fatto che interviene in un vasto e non sempre omogeneo ambito normativo.

Atteso che il provvedimento in esame non risulta omogeneo, mi risulta anche difficile valutarne l'impatto sui destinatari. Mi sembra che difetti una visione generale della politica delle infrastrutture da realizzare in questo nostro paese; anche la relazione del collega Bornacin, che stimo ed apprezzo — lui lo sa — mi è sembrata poco politica e un po' troppo descrittiva rispetto agli interventi che si dovranno realizzare.

Credo che, sotto questo profilo, un quadro organico e complessivo della materia questo Governo ce lo debba dare. Sarà perché il ministro Lunardi è un tecnico e non un politico, sarà perché qualche sottosegretario — non è il suo caso, onorevole Viceconte — ha avuto il privilegio di non disporre più della delega; non so se sia vero, ma non mi interessa perché è un problema del Governo (mi sembra curioso che, quando le idee del ministro non sono condivise appieno da un sottosegretario, al medesimo venga ritirata la delega e ciò vale anche per Brambilla relativamente all'articolo 18 dello statuto dei lavoratori, ma non voglio entrare in polemica riguardo a ciò).

Da un Governo che ha grandi ambizioni, come questo, un po' più di politica sul governo del territorio, sulla politica dei trasporti e delle infrastrutture in questo nostro paese me la sarei aspettata. In questo provvedimento — come anche i colleghi Mazzarello e Raffaldini hanno rilevato nel corso dei loro interventi — non ho trovato una visione politica complessiva. Forse l'impatto andrebbe valutato separatamente, per ciascuna delle misure in esso disposte, considerando in via prioritaria il contenuto di quegli articoli in cui sono previsti gli interventi più significativi, destinati ad incidere maggiormente sull'attuale quadro normativo.

Nel provvedimento in discussione si parla di tutto e del contrario di tutto. Si fa riferimento alla legge Merloni che, ormai, risulta sostanzialmente riscritta. L'onorevole Sanza ha cercato di giustificare la riscrittura della legge medesima, adducendo ragioni un po' arzigogolate, ma apprezzabili sul piano dello sforzo; comunque, nella vera sostanza, essa è stata riscritta ed entrerà successivamente nel merito dell'argomento. Vi è tutta la normativa relativa alla Agensud; vi sono le norme sull'edilizia residenziale pubblica, l'istituzione del registro italiano dighe, sono previsti interventi nel settore ferroviario, aeroportuale, vi è il trasporto rapido di massa, l'alta velocità, vi sono le famose opere di interesse locale (successivamente tornerò sull'argomento, ho un problema anche fisiologico rispetto all'articolo 13 del testo delle Commissioni). Francamente, tutte queste novelle frammentarie, introdotte nel provvedimento, producono, a mio avviso, alcuni effetti un po' squilibrati sul mercato dei lavori pubblici, dei trasporti e delle infrastrutture.

Questo perché vi è una norma costituzionale che affida alle regioni determinate competenze ed anche perché, come voi sapete, vi sono regioni che hanno esigenze differenti, non soltanto tra nord e sud, ma anche tra est ed ovest. Non ci sono tuttavia né un quadro organico né una politica complessiva che ci consentano di fornire anche alcune indicazioni omogenee sulle modalità per affrontare il tema dei trasporti, delle infrastrutture e del governo del territorio in questo nostro paese.

Sono pertanto deluso da questo Governo liberale tra virgolette — non vorrei infatti recare offesa alla memoria dell'onorevole Malagodi — dal quale mi attendevo qualcosa di politicamente più accettabile ed apprezzabile. In questo senso vorrei ricordare che nel documento di programmazione economico-finanziaria le infrastrutture e i trasporti venivano indicati fra i settori per i quali si preannunciava un intervento, da realizzarsi attraverso un forte provvedimento collegato al disegno di legge finan-

ziaria. Questo al nostro esame non è sicuramente un provvedimento forte; anzi, mi sembra alquanto deboluccio.

Vorrei inoltre ricordare che questo Parlamento il 1° agosto del 2001 ha approvato una risoluzione che indicava, fra gli obiettivi della manovra di finanza pubblica, il superamento del ritardo nella dotazione di infrastrutture. Non vedo però riportato il settore delle infrastrutture e dei trasporti fra quelli considerati ai fini della presentazione di organici provvedimenti di riforma.

Lo dico perché nella delibera del CIPE adottata prima di Natale si ha la pretesa di programmare per tre anni, ma le uniche somme destinate al finanziamento di infrastrutture varie sono destinate al 2002. Non vedo quindi né un impianto strategico né un orizzonte politico da parte della maggioranza. Vorrei inoltre ribadire che vi sono alcune osservazioni politiche da formulare in ordine alle priorità. Vedete, onorevoli colleghi, vorrei ribadire con estrema franchezza, anche perché siamo alla presenza di diversi parlamentari marchigiani, che il Governo di centrosinistra, nella scorsa legislatura, aveva inserito tra le priorità la tratta Fano-Grosseto. Se il Governo Berlusconi stabilisce che la tratta Fano-Grosseto non è più tra le priorità, noi questa la riteniamo una scelta sbagliata, perché il collegamento tra i due mari è assolutamente necessario, come ha ricordato l'onorevole Mazzarello in precedenza; tuttavia rispettiamo, pur non condividendola, la scelta che il Governo ha effettuato.

Mi rivolgo a lei, onorevole Viceconte, perché lo riferisca al suo collega, non so se anch'egli viceministro o altro, l'onorevole, scusi, il professor Baldassarri, dal momento che questi si reca spesso nella regione Marche a spiegare che vi sono i soldi per il finanziamento della tratta Fano-Grosseto, per capire se tali fondi ci siano realmente. Non è infatti possibile che i soldi non ci siano a Roma, perché vengono respinti anche gli ordini del giorno nella legge finanziaria, ma poi vi siano sui giornali ad Ancona, perché il viceministro ci ricorda, in quella sede, che

le risorse finanziarie ci sono. Noi vorremmo che sull'argomento si pronunciasse una parola chiara: i soldi ci sono o non ci sono?

Si tratta di un discorso di basso profilo, ma poiché la gente vuole capire...

PIERO RUZZANTE. Moltiplicato per cento!

GIORGIO BORNACIN, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione*. Diviso due!

RENZO LUSETTI. Giustamente, collega Ruzzante! Vi è quindi la necessità di comprendere questi aspetti. Non entriamo nel merito della questione dell'autostrada A14, sulla quale vi sarebbe un discorso da affrontare per quanto riguarda l'arretramento del servizio e le tariffe.

Chiediamo con molta serenità, senza fare polemiche, — considerato che il viceministro Baldassarri ci ricorda che sull'argomento noi diciamo bugie per fare polemiche — quale sia la verità. Se i soldi ci sono, lo si dica e si dia un qualche segnale concreto sul bilancio; in caso contrario, si dica la verità, ricordando agli abitanti delle regioni Marche, Umbria e Toscana che il Governo non ha voluto inserire fra le priorità la tratta Fano-Grosseto.

Si tratta di un esempio, per dire che noi vogliamo chiarezza sotto il profilo delle opere che devono essere realizzate.

Vedete, la mia opinione è che il DPEF sia stato scritto con molta enfasi e senza indicazioni precise. Per questa ragione ci troviamo in questa situazione, ad affrontare un provvedimento povero dal punto di vista dei contenuti politici, della strategia politica, dell'obiettivo e dell'orizzonte che un provvedimento di questo tipo avrebbe dovuto avere. Per questi motivi, invito il Governo — vedo che, nel frattempo, è cambiato il rappresentante, ma capisco che anche il sottosegretario Viceconte debba assentarsi (non è un'osservazione polemica, anzi, continuo a dialogare con il Governo senza problemi) — a prestare una maggiore attenzione e una mag-

gior precisione, il prossimo anno, alla formulazione delle indicazioni programmatiche contenute nel documento di programmazione economico-finanziaria.

Vedete, sono rimasto un po' sconvolto da come è stata riformulata la cosiddetta legge Merloni (tanto per non citare leggi con numeri e sigle) perché, a mio avviso, è un grave errore rimettere mano così repentinamente a norme che sono divenute operanti recentemente e, quindi, non si sono potute sperimentare adeguatamente. In particolare, le modifiche introdotte all'articolo 5, vale a dire il completo stravolgimento della legge Merloni, ci propongono un sistema totalmente libero, come proposto da questi emendamenti, che sembra andare contro ogni elementare logica di concorrenza e di trasparenza (mi rivolgo sempre a quel Governo liberale di cui parlavo prima o che almeno si auto-definisce tale). Credo che, se si voleva dare effettivamente impulso alla finanza privata per gli investimenti pubblici, si doveva completare la riforma già avviata la quale, si badi bene, già esplica i propri effetti, ma trarrebbe uno slancio ulteriore dagli ultimi adempimenti che il Governo avrebbe dovuto proporre. Non si tratta, onorevoli colleghi e onorevoli membri del Governo, di approvare nuove leggi, ma di adottare i decreti ministeriali previsti dall'articolo 37, aggiunto nei suoi vari commi alle leggi nn. 109 e 415 del 1998. Quindi, immagino vi debba essere un coordinamento per quanto si sta disponendo nel decreto delegato sulla materia.

A tal proposito, sempre con riferimento alla finanza di progetto, vorrei ribadire che, secondo me, è un errore strategico, da parte del Governo, da un lato, non completare il quadro normativo previsto dalla legislazione e, dall'altro, addirittura mettere in forse la capacità di attivazione di nuovi investimenti, attraverso la parallela istituzione di procedimenti ibridi e confusi nel funzionamento e nell'esito, come questo provvedimento che, in qualche modo, riforma e stravolge anche la cosiddetta legge obiettivo, cioè la legge Lunardi. Ritengo sia un errore strategico, perché lo strumento della concessione, sia nella fat-

tispecie più pubblicistica, sia in quella con un maggiore coinvolgimento del privato, sta dando i suoi frutti, dalle piccole alle grandi opere, nell'intero territorio nazionale, a vantaggio della collettività, nella duplice veste di utente delle nuove opere ed anche di contribuente. Vedo che il Governo ha fatto un'altra scelta: me ne dispiaccio, ma, purtroppo, questo non è buon governo, è cattivo governo.

Noi chiediamo, dunque, che ci sia un impegno serio, vero e forte e lo chiederemo con i nostri emendamenti, che presenteremo entro domani mattina, per cambiare questo provvedimento: emendamenti che vanno in una direzione ben precisa.

Vogliamo un impegno preciso sulle risorse finanziarie disponibili per determinare la diminuzione della concentrazione nell'aria delle sostanze inquinanti, per incrementare e rendere più efficiente la rete ferroviaria nazionale — aumentando il numero dei passeggeri ed il volume delle merci viaggianti su ferrovia —, per riequilibrare il trasporto combinato tra strada e ferrovia, su gomma e su ferro. Inoltre, vogliamo risorse precise per dotare i comuni di un'idonea rete di piste ciclabili — perché ve n'è tanto bisogno —, per progettare e realizzare linee metropolitane, reti tranviarie e di filobus ed altri sistemi di trasporto pubblico a trazione elettrica, se non vogliamo rimanere tutti soffocati dallo smog, come accade in molte città, governate dal centrodestra o dal centrosinistra, che versano in situazioni molto drammatiche, con grande paura tra la popolazione. Infine, vogliamo dal Governo un impegno preciso sulle risorse per progettare e realizzare parcheggi sotterranei ed altre infrastrutture dedicate, ad esempio, al ricovero degli autoveicoli.

In questo senso, esprimiamo un giudizio politico molto serio. Ho esordito — mi rivolgo all'onorevole Stradella — affermando che mi sarei aspettato una valutazione politica un po' più forte. Non condividiamo la politica economica di questo Governo nel settore marittimo e portuale; ha spiegato bene le ragioni di ciò il collega Mazzarello, precedentemente. Non

condividiamo la politica di questo Governo riguardante le misure a sostegno del trasporto aereo. Vorrei richiamare un esempio che i colleghi relatori conoscono molto bene: mi pare di capire che, sulle misure a sostegno dei lavoratori nel settore del trasporto aereo, vi era stato un pronunciamento delle Commissioni di merito (Lavori pubblici e Trasporti) a sostegno di quei lavoratori che rischiano di restare a casa, di diventare disoccupati, perché la crisi del settore ha assunto proporzioni, per certi versi, drammatiche. Tuttavia, la Commissione bilancio, dopo l'intervento del Governo, ha dichiarato di non voler introdurre alcun ammortizzatore sociale nei confronti di questi lavoratori. Ciò è gravissimo — vi sono gravi precedenti; ne avete avuto un esempio qualche tempo fa nel settore ferroviario —, perché non ci si rende conto di ciò che sta avvenendo in un settore così importante. Constato un po' di cecità da parte del Governo, anche nel settore del trasporto aereo.

Non condividiamo le politiche del Governo sul cabotaggio. A tal riguardo sono state accolte poche proposte emendative; l'emendamento accolto in Commissione è forse un po' poco. Sappiamo tutti che il cabotaggio è una modalità di trasporto poco inquinante; chiediamo, dunque, maggiori sostegni al cabotaggio, una sorta di rottamazione delle vecchie petroliere ed un sistema per inquinare di meno, per creare maggiore occupazione e per dare un po' di serenità ai tanti marinai che conducono, su queste navi, una vita, per certi versi, infernale. Chiediamo un impegno più forte da parte del Governo in settori molto importanti come quelli riguardanti il cabotaggio, il trasporto pubblico e le ferrovie.

Credo di aver quasi esaurito il tempo a mia disposizione. Mi avvio, dunque, alla conclusione citando, se mi è concesso, il famoso articolo 13. Mi rivolgo al sottosegretario Viceconte, un uomo del Mezzogiorno. Credo lei abbia presente l'articolo cui mi riferisco. Rimango sostanzialmente allibito — e mi dispiace che i colleghi della Lega non siano presenti in aula, ma lo affermerò in questa sede quando verrà

esaminata la proposta emendativa, perché noi, ovviamente, presenteremo un emendamento soppressivo, come abbiamo cercato di fare anche in Commissione —, innanzitutto perché, nella realizzazione di opere di interesse locale, non vi è alcun riferimento al concerto con il Ministero dell'interno, competente in materia di regolazioni di finanziamenti agli enti locali, né al concerto con la Conferenza Stato-città o con la Conferenza unificata.

Si danno soldi a pioggia per progettare e realizzare prolungamenti di strade statali che interessano, guarda caso, soltanto comuni del nord e, mi pare, quasi esclusivamente, quelli governati dalla Lega. In Commissione, se i colleghi lo ricordano, fu sollevato addirittura il problema di Andalo: fu oggetto di trattativa, cioè, l'inserimento o meno di quel paese nella disposizione che prevede la realizzazione di opere stradali di interesse locale. Figuriamoci se Andalo non è importante: è una priorità!

Ora, francamente, con molta serenità, pongo a coloro che abitano nel Mezzogiorno d'Italia la seguente domanda: veramente pensate che la novità della politica delle infrastrutture sia quella di dare finanziamenti per strade statali da realizzare in località governate dalla Lega nord Padania? Ma stiamo scherzando? Sul piano politico, mi chiedo poi, sottosegretario Viceconte — non mi deve una risposta, nel senso che non è obbligato a darmela, ovviamente — se questo articolo 13 sia il prezzo che dovete pagare alla Lega nord Padania per aver vinto le elezioni.

È fin troppo evidente, per me, che il menzionato articolo del disegno di legge altro non è che una « marchetta » gigantesca per alcuni comuni governati dalla Lega nord Padania. Perciò, quando voteremo l'articolo 13, inviterò i parlamentari più moderati della maggioranza, i parlamentari del Mezzogiorno della maggioranza, a compiere un atto di ribellione, pacifica e civile, nei confronti di una disposizione che non ha alcun senso in questo provvedimento: essa distribuisce finanziamenti a pioggia che non condivi-

diamo e che ricordano altre epoche. Altro che Roma ladrona (come dice qualcuno)! Ci risiamo! Ebbene, se questo è il prezzo che dovete pagare alla Lega nord Padania, preferisco stare all'opposizione!

Si dice che ogni cosa abbia il suo prezzo, ma nessuno saprà mai quanto costa la mia dignità; e poiché la dignità politica è molto importante, anche quando si è al Governo, vi chiedo di fare un'ulteriore riflessione su un tema così importante. Il governo del territorio e delle infrastrutture e il governo del paese non devono ispirarsi alla tutela dell'interesse di pochi, ma di molti. Se andrete avanti così, voi non farete l'interesse della collettività (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Abbondanzieri. Ne ha facoltà.

MARISA ABBONDANZIERI. Signor Presidente, il disegno di legge n. 2032, pervenuto oggi all'esame dell'Assemblea, è disomogeneo e confuso, significativo con riferimento ad alcuni obiettivi, anche se non condivisibili, e risponde alla logica in cui si è mossa la legge obiettivo sulle grandi opere approvata nell'autunno scorso; inoltre, come ha ricordato il collega Lusetti, esso serve, probabilmente, anche a tenere buona la Lega nord Padania.

Si tratta di un disegno di legge farraginoso, che persegue vari obiettivi: modifica la legge sulle grandi opere e la integra; modifica significativamente anche la legge sugli appalti pubblici (la cosiddetta legge Merloni); compie scelte sull'alta velocità e sul ponte sullo stretto di Messina.

In Commissione, il Governo ha stravolto il testo originario (peraltro suo), distinguendosi per l'improvvisazione e, spesso, per la confusione che ha scaricato nella discussione ed ha impresso all'esame un ritmo sostenuto, a discapito della qualità dell'atto legislativo, sicura fonte di future confusioni e problemi interpretativi. Si è pervenuti, in tal modo, ad un provvedimento carico di sottese ed esplicite manovre volte a fare gli interessi dei soggetti più forti.

In Commissione è stato svolto un cattivo lavoro, in contrasto con i più sani principi di metodo e sui tempi: vi è stata una continua presentazione, da parte del Governo, di emendamenti sui quali era impossibile ogni riflessione, ogni eventuale convergenza, ogni reale volontà di discussione, in una generale concitazione, improduttiva e deleteria.

Anche dal punto di vista della sola maggioranza, se i collegati, le deleghe, le norme delicate si affronteranno così, sappiano i cittadini che difficilmente si faranno gli interessi del paese, sia quando si tratta di ognuno di noi, preso come singolo cittadino, sia quando si tratta di categorie di imprese o, addirittura, di grandi ed importanti riforme. Su che cosa incide il disegno di legge n. 2032? Quali sono gli aspetti più salienti? Che cosa migliora o peggiora per la collettività, per gli italiani? Rilancio dei consorzi stabili, assestamento del sistema di qualificazione, introduzione su scala massiccia dell'appalto integrato progettazione lavori, eliminazione del vincolo di 30 anni per la durata delle concessioni, primo assalto al massimo ribasso con l'allargamento dello spazio per l'offerta più economicamente vantaggiosa, ampio ricorso al subappalto con ampie deroghe in materia di legislazione antimafia, ingresso delle fondazioni bancarie nella finanza di progetto. Questo il nocciolo delle modifiche alla legge Merloni. In materia di legislazione antimafia, per esempio, i commi 4 e 5 dell'articolo 6 del disegno di legge prevedono che un'impresa può subappaltare fino al 50 per cento dell'importo dei lavori, fino a importi superiori al 2 per cento dell'importo dei lavori affidati, suddividendo in tanti piccoli importi l'opera e sfilandosi così dalle norme antimafia. Si tratta di un fatto gravissimo, già da solo connotativo dell'operazione che si fa sulla legge Merloni. Basta questo per destare qualche sospetto e qualche preoccupazione?

Il disegno di legge modifica, quindi, la legge Merloni in materia di appalti, con una vera e propria macelleria legislativa sciatta e poco attenta al quadro unitario e ai risvolti complessivi, oltre che discutibile